

SEMINÁRIO BRASÍLIA UM MILHÃO DE VEÍCULOS – PROPOSTAS E SOLUÇÕES

SÍNTESE DE PROPOSIÇÕES

”Precisamos de um seminário aberto, que ouça a sociedade como um todo. Nós todos estamos aqui para servir a esta sociedade e é preciso humildade para ouvi-la e saber o que ela pensa e o que quer de nós. Como não temos as soluções, gostaria de convidar a sociedade toda a nos ajudar a discutir as soluções mais próprias para melhorarmos o trânsito de Brasília.”.

José Roberto Arruda, Governador do DF

INTRODUÇÃO

Este documento é um depositário das idéias e propostas colocadas pelos painelistas, participantes do seminário e, ainda, pelos colaboradores do site do seminário que continua a disponibilizar as palestras e a receber propostas como em um seminário virtual - Brasília Um Milhão de Veículos – problemas e soluções.

Esta síntese, não é um documento oficial, nem acabado. As idéias, opiniões e sugestões nele registradas foram numeradas para serem lidas isoladas, não foram criticadas, trabalhadas ou preliminarmente aceitas, apenas, de algum modo, sob algum ângulo, fazem sentido no contexto colaborativo da construção de um futuro desejado para Brasília.

Seus 7 (sete) capítulos foram organizados com as mesmas temáticas dos painéis do Seminário para facilitar sua utilização em diferentes situações e circunstâncias.

As justificativas, os diagnósticos, e comentários que acompanhavam as propostas foram retirados e apenas o essencial delas foi mantido, sem identificação de autoria.

Como documento aberto, estará sempre pronto a receber novas colaborações que complementem seu acervo e o ajudem a exercer seu papel de catalizador de opiniões dos que pensam e amam Brasília e lutam por um futuro melhor do que o indicado pelas projeções de crescimento da frota automotiva.

Capítulo 1 : Os Projetos Brasília Integrada e Trânsito Inteligente.

Proposta 1 - Definir alternativas que possam privilegiar o uso de transporte coletivo e desestimular também o uso individual de transporte motorizado e de veículos como motos e automóveis.

Proposta 2 - Colocar soluções de vias expressas, de corredores exclusivos, ao mesmo tempo, que se disponibiliza material rodante em quantidade que possa atender às necessidades da população.

Proposta 3 - Ampliar o número e a qualidade do material rodante, seja metrô, seja ônibus diminuindo o intervalo de tempo entre eles.

Proposta 4 - Montar um parque pela mobilidade urbana e enquadrar as propostas apresentadas por Estados e Municípios.

Proposta 5 - Explorar mais a questão das vias exclusivas, as vias seletivas e corredores exclusivos, que podem ser utilizados pelo próprio VLT ou pelos ônibus.

Proposta 6 – Nas competições previstas, devemos atender às exigências não só de estádios bons, mas de mobilidade, de acesso e saídas de torcidas em relação aos eventos programados para a Copa e, possivelmente para as Olimpíadas.

Proposta 7 - Garantir a integração do sistema metroviário com o sistema de ônibus.

Proposta 8 - Construir garagens em cada estação, para evitar o acesso ao Plano Piloto.

Proposta 9 - Construir bicicletários nas estações do Metrô.

Proposta 10 - Avaliar o impacto do transporte urbano e da mobilidade urbana com o objetivo de tornar também mais humana a circulação e o acesso aos equipamentos sociais, equipamentos de trabalho, equipamentos de lazer, hospitalar e, escolar.

Proposta 11 - Tomar iniciativas na área de segurança de trânsito ampliando o uso das barreiras eletrônicas e diminuindo a ansiedade de todos no trânsito.

Proposta 12 - Fazer campanhas, ordenar o trânsito, colocar na rua, seja vigilância física com pessoas, com guardas, seja vigilância eletrônica, para inibir comportamentos anti-sociais.

Proposta 13 - Fazer algo para proteger a vida do cidadão brasileiro, seja o dorminhoco, o bêbado, o distraído, ou o inconseqüente, temos que apoiá-lo, para evitar que ele morra ou mate outras pessoas. Sem segregar ninguém, vamos preservar no conjunto a qualidade de vida, a saúde, a paz no trânsito.

Proposta 14 - Precisamos pensar em algo realmente novo, inovador que modifique as coisas na cidade, como em Paris e em Barcelona, onde bicicletas da prefeitura são disponibilizadas com taxímetro, e os habitantes a utilizam na zona central da cidade, com ciclovias até no Champs Elisée e em todas as vias centrais da cidade.

Proposta 15 – Precisamos complementar o planejamento da cidade. A cidade teve uma concepção e a realidade mudou basicamente o plano original. Brasília foi planejada para o automóvel, mas, basicamente, o planejamento se resumiu ao Plano Piloto.

Proposta 16 - Enfrentar incoerências como a do Eixão Sul com sete pistas em cada sentido afunilando-se ao seu final em apenas três, porque se imaginava que Brasília ficaria contida no Plano Piloto.

Proposta 17 – Outra incoerência a ser enfrentada é que as cidades satélites hoje representam, juntas, 82% da população do Distrito Federal, e o Plano Piloto apenas 18%.

Proposta 18 - São muito bem aceitas pela cidade, medidas tomadas de modo integrado, no sentido do cumprimento da legislação e de um maior rigor da fiscalização, proibição de filas duplas nos estacionamento, e outras desta natureza.

Proposta 19 - Façamos uma primeira constatação : se nós tínhamos 50 mil pessoas andando de metrô e hoje temos 140 mil pessoas, imaginem essas 90 mil andando ou de carro, ou com o sistema convencional de ônibus? O caos hoje seria maior. Esta é a primeira constatação.

Proposta 20 – Façamos uma segunda constatação: Precisamos continuar renovando a frota de ônibus e melhorando os serviços das empresas concessionárias.

Proposta 21 - Ampliar o transporte coletivo com novas licitações para novas empresas de ônibus além dos 350 ônibus já licitados para fazer em as linhas alimentadoras, sem permitir cartelização.

Proposta 22 – Qual o desafio imposto ao Brasília Integrada? Se uma pessoa sair de carro, do final da Ceilândia para a rodoviária do Plano Piloto, e outra sair de ônibus, aquela que sair de ônibus vai chegar antes. Ele pega o principal eixo de transporte de Brasília, Ceilândia, Taguatinga e Plano Piloto, cria via exclusiva de ônibus nos dois sentidos, constrói obras de arte nos principais cruzamentos, além da construção do Veículo Leve sobre Trilhos, ligando o Aeroporto à W3, ao centro da cidade.

Proposta 23 - Construir um segundo eixo importante de transporte de Veículo Leve sobre Pneus, ligando Gama/Santa Maria ao Plano Piloto, exatamente igual ao sistema de Curitiba.

Proposta 24 - Publicar edital para comprar mais carros para o metrô e reduzir o intervalo entre trens.

Proposta 25 – Equacionar a questão de estacionamento na área central de Brasília, lançar edital de parcerias público/privada, para a construção de estacionamentos.

Proposta 26 - Discutir com as forças vivas da cidade outras medidas de enfrentamento das dificuldades do trânsito e do transporte em Brasília. Muita gente nesta cidade escreve para jornais com boas idéias, com visão crítica e elas têm que ser chamadas a falar. O governo não pode ser fechado. Nós mesmos vamos falar de nós mesmos

Proposta 27 – Bicicletários nas estações do Metrô, são fundamentais. Na Ceilândia já tem e em Samambaia agora a ciclovia vai até a linha do metrô. Temos agora que preparar as outras estações.

Proposta 28 - Há uma dúvida aqui que está na consciência das pessoas – e aí o Diretor-Geral do DENATRAN poderá trazer a luz neste debate – se em Brasília devemos ou não criar a CMT. Os outros Estados brasileiros têm o DETRAN estadual e a cidade tem a sua Companhia Metropolitana de Trânsito. Em Brasília, como nós somos, ao mesmo tempo, Estado e cidade, todo esse trabalho vem sendo feito unicamente pelo DETRAN. E eu diria que bem feito.

Proposta 29 - Temos um excelente DETRAN. Mas, como devemos ampliar esse trabalho? Aumentando o tamanho do DETRAN ou criando a CMT? Quem devemos ouvir para chegar a esta conclusão? A cidade precisa participar deste debate.

Proposta 30 – Outro debate essencial se refere à fiscalização policial do trânsito para coibir carros nas vias sem as menores condições de circulação, sem luz traseira, com pneus carecas, sem pára-choque, com condições absolutamente abaixo do limite mínimo estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito, devendo IPVA, ou devendo multa, ou os dois, temos que tomar uma decisão para retirar esses carros de circulação ou não. Agir com rigor no cumprimento da lei me parece absolutamente fundamental.

Proposta 31 - Outra questão que gostaria de ver discutida: quando falamos em transporte coletivo e em trânsito se imaginam grandes obras. E, às vezes, pequenas intervenções fazem diferença como a proposta que mudou o tráfego naquela região da LBV e cemitério. Quantas outras intervenções pequenas como aquela podem mudar significativamente para melhorar o trânsito? Parece que as pessoas estão acostumadas com soluções complicadas e não querem aceitar soluções simples.

Proposta 32 – Como exemplo de uma intervenção simples na cabeça do Eixo Rodoviário Sul, até o primeiro viaduto, só ali, não deve dar um quilômetro, fazer mais uma ou duas pistas à direita, onde parte dos carros entra à direita e outro fluxo segue em frente. Só isso.

Proposta 33 - O caminho da escola. É fazer uma pesquisa, em todo o Distrito Federal, identificando onde as 500 mil crianças que estão na escola moram e qual o percurso diário que elas fazem das suas casas até a escola. Esses caminhos identificados podem ser tratados convenientemente, em termos de passeios, acessibilidade, passagem de pedestres e sinalização de trânsito, de tal sorte que as nossas 500 mil crianças possam sair de casa e chegar até as suas escolas com segurança.

Proposta 34 - Acho que temos recursos agora para investir pesado, tanto no transporte coletivo, quanto no trânsito, nesses próximos dois anos e meio. E não queremos agora dispersar recursos e investir errado. Por isso este apelo para que a sociedade compareça e nos ajude, participando deste seminário.

Proposta 35- Integrar os diversos órgãos de governo numa política unificada de trânsito. Integrar as ações de governo às políticas de trânsito: Na inspeção de gases= interface do Instituto Brasília Ambiental com o DETRAN; Na questão do Trânsito Inteligente= o DETRAN com o DER e a Secretaria de Segurança Pública; Na questão da identificação automática de veículos= a Secretaria de Segurança Pública e o DETRAN; Envolver no Brasília Integrada: o DFTrans, o DETRAN e o DER e a Companhia Metropolitana, se aprovada pela Câmara Legislativa e; Finalmente os estacionamentos rotativos que envolvem a CODEPLAN, a Secretaria de Obras e o DETRAN.

Proposta 36 - Inversão desse ônus que hoje Brasília recebe do transporte individual predominando sobre o transporte coletivo.

Proposta 37 – Constituir um transporte público eficiente, barato, rápido e higiênico.

Proposta 38 - Reorganizar e sanear o transporte público, organizando e ampliando a participação das vans.

Proposta 39 - Construir os corredores exclusivos para ônibus em todos os corredores do DF e fazer os usuários de veículos migrarem para o transporte coletivo.

Proposta 40 - VLT na W3 Sul e Norte.

Proposta 41 – Construir duas pistas paralelas ao eixão sul do seu final até o viaduto seguinte.

Proposta 42 – Priorizar o trânsito livre e o transporte público eficiente para os aeroportos, para dar vazão às chegadas e saídas dos cidadãos.

Proposta 43 – Atrelar o projeto Trânsito Inteligente ao Brasília Integrada de modo a reforçar suas potencialidades de diálogo com o condutor em tempo real e de elemento de harmonização, controle e equilibrar o trânsito em todas as vias do Distrito Federal.

Proposta 44 – implantar 22 painéis de mensagens variáveis, 120 câmaras de monitoramento e sensores de meio-fio, para fazerem a leitura automática do que se passa em determinada via e disponibilizar para o Centro de Controle Operacional - CCO do DETRAN, que vai

detectar acidentes, desviar rotas, conversar com o motorista, informando tempo de deslocamento, etc.

Proposta 45 – Ampliar o nível de conhecimento da sociedade sobre o estado do trânsito buscando a colaboração de todas as emissoras de rádio e tevê para esse esforço.

Proposta 46 – Utilizar a identificação automática de placas – OCR, acopladas às câmaras de monitoramento para controlar a situação dos veículos quanto à sua situação de regularidade.

Proposta 47 – Implantar a inspeção anual da frota quanto a gases poluentes e ruídos, como projeto politicamente correto e de vanguarda, com a tecnicidade necessária que os equipamentos embarcados de última tecnologia permitem.

Proposta 48 – Implementar PPP para concessão da atividade de controle de emissão de gases.

Proposta 49 – Criar estacionamentos rotativos, especialmente na zona central.

Proposta 50 – Implementar PPP para construção de estacionamentos rotativos, inclusive subterrâneos.

Proposta 51 - Implementar o Sistema de Identificação Automática Veicular – SINIAV, criado pela Lei do Fundo de Trânsito, com implantação do CHIP nos veículos como meio de controle da frota, a exemplo do OCR das câmaras, capaz de identificar e bloquear veículos em situação irregular administrativa, furtados ou roubados.

Proposta 52- Regulamentar o Fundo de Trânsito do Distrito Federal - FTDF.

Proposta 53- Implanta a CMT – Companhia Metropolitana de Trânsito de modo a ampliar a capacidade fiscalizadora do Estado - *Law Enforcement* com a ampliação do contingente de agentes fiscalizadores exercendo - ação presencial.

Proposta 54 - Fazer da marca de um milhão de veículos no Distrito Federal o catalisador necessário à elaboração e implementação de uma política de mobilidade urbana no DF nunca antes elaborada.

Proposta 55 - Uma política de mobilidade urbana sustentável precisa contemplar pedestres, ciclistas, cadeirantes e veículos não motorizados, além, é lógico, dos automotores.

Proposta 56 – É necessário uma abordagem e uma visão em longo prazo, onde se busque inclusive um novo acordo social, além da visão setorial, pois o assunto envolve a questão do comportamento da sociedade.

Proposta 57 - Conciliar fluidez, segurança e acessibilidade, priorizando-se a defesa da vida, buscando-se a redução do número e gravidade dos acidentes, dos congestionamentos e obstáculos à acessibilidade, todos considerados como deseconomias do trânsito.

Proposta 58 - Sugiro uma ação administrativa que coordene os diversos órgãos do setor e o chamamento da sociedade para discutir e elaborar as diretrizes da política a ser implantada.

Proposta 59 - Analisar o arcabouço jurídico existente e a legalidade das propostas que vêm sendo apresentadas, tais como o rodízio de veículos e o pedágio urbano. A discussão precisa abranger áreas como pavimentação, melhoria das calçadas e iluminação, paisagismo e transporte público coletivo.

Proposta 60 - Deve-se dar ênfase à análise dos modos de transporte não-motorizados ou de baixo impacto poluente. Vamos falar, mais uma vez, da bicicleta. A bicicleta, por exemplo, pode ser utilizada não só para o lazer, mas também para o trabalho e estudo.

Proposta 70 - É necessário combinar as políticas do uso do solo, de transporte e de trânsito, com decisões restritivas ao uso do veículo individual, inspeção técnica veicular para retirar das ruas os veículos irregulares e aqueles sem condições de segurança;

Proposta 71 - implantar o estacionamento rotativo pago com o estabelecimento de tarifas que privilegiem a rotatividade em detrimento da longa permanência, incentivando a construção de garagens subterrâneas, onde sejam possíveis e necessárias, dada a necessidade de se auto-sustentarem.

Proposta 72 - Criar uma equipe multidisciplinar para analisar os dados de trânsito e propor soluções em todas as áreas, inclusive de caráter emergencial e singelas, mas saneadoras como a fixação dos

horários de carga e descarga nos comércios locais e tráfego de caminhões na EPTG.

Proposta 73 - Retomar o movimento "Paz no Trânsito", com apoio das organizações e sociedade junto aos órgãos de trânsito de modo a implementar um movimento que redunde em transformações de comportamento e em participação ainda maior que a que implantou o respeito à faixa de pedestre em Brasília.

Proposta 74 - Só se possui um bom sistema de trânsito, se houver um excelente sistema de transporte público. Com isso se consegue que as pessoas realmente deixem seus carros em suas residências e façam parte dos seus movimentos, dos seus deslocamentos com o transporte coletivo.

Proposta 75 – Ampliar a infra-estrutura viária do DF. Hoje estamos tentando recuperar, em curtíssimo prazo, o que deveria ter sido executado, talvez, nos últimos quinze anos, pois o Metrô teve seu início em 92, e deveria ter sido concluído em 95. Nós o concluímos em 2007. Realizamos até agora 16 viadutos, alguns alargamentos de pistas de rolamento, muito pouco para o crescimento da cidade.

Proposta 76 – Numa listagem simples, as medidas a serem implementadas são as mesmas levantadas na década de 90 e de 2000. Mas, partimos de um princípio integrador do conjunto total de ações a ser conduzidas em toda a estrutura do GDF sob gestão da Secretaria de Transportes.

Proposta 77 – buscamos um sonho: que daqui a dois anos consigamos fazer nesta cidade um sistema de transporte eficiente e em que a integração seja uma realidade, em que as pessoas possam pegar o Metrô num trecho de viagem e pegar um ônibus em sua complementação, pagando uma tarifa única, permitindo realmente que ela chegue ao seu destino de trabalho, ou à sua residência, usando mais de um sistema de transportes.

Proposta 78 - O programa de Transporte Urbanos, hoje conduzido pela Secretaria de Transportes corresponde a: anel viário; a ampliação de capacidade de alguns eixos e; aos três grandes projetos: Metrô, Metrô Leve e Eixo Sul.

Proposta 79 - Recuperar a W3, que já foi a principal Avenida do Distrito Federal e hoje está em processo de decadência acelerado. O

grande sonho é conseguir, no mínimo, que 30% das pessoas, que hoje usam carros para fazer seus deslocamentos na Avenida W3, passem a fazê-lo de Metrô Leve.

Proposta 80 - Minimizar a dificuldade de pegar os trens do metrô na região de Águas Claras com a entrada de três trens que hoje estão fora de serviço e licitar a comprar dez novos trens, com opção de comprar mais dez, até 2010.

Proposta 81 – Dotar a região central de Brasília com alternativas de transporte de qualidade e providenciar estacionamentos suficientes, tanto na área central, como nos setores médicos, tanto os centrais como os do final da Asa Sul e do final da Asa Norte.

Proposta 82 – Realizar o projeto do Metrô Leve em seus três segmentos: ligação do Aeroporto à Asa Sul e à Asa Norte e retirar todos os ônibus de circulação na W3, a não ser aqueles ônibus que vão fazer a ligação de cruzamentos entre as quadras 700 e as quadras 600.

Proposta 83 - Dotar o Metrô Leve de tecnologia similar ao de Paris, chamado T3, com capacidade ampliada para 54 metros podendo transportando até 18 mil pessoas, na hora pico, que dá mais ou menos a capacidade de quase 200 mil pessoas por dia nesse corredor.

Proposta 84 – Implantar comunicação integrada. O usuário que estiver num ponto de parada vai saber quanto tempo leva para chegar ao próximo veículo e que destino tem esse próximo veículo. Ao mesmo tempo, dentro do veículo ele vai saber quanto tempo ele vai levar para chegar à sua próxima estação ou às estações seguintes. É realmente um serviço muito diferenciado, quando se comparam com as outras alternativas hoje disponíveis no Distrito Federal.

Proposta 85 – Fazer a ligação entre o Setor Comercial Sul e também no Setor Comercial Norte através de uma grande praça de integração. Tanto os veículos quanto o VLT vão mergulhar num projeto de integração, permitindo que, na parte superior, na parte hoje de circulação de pedestres, tenha uma grande integração entre todas as necessidades de serviços – Enterramento do Setor Comercial.

Proposta 86 - Realizar o segundo projeto, que chamamos de Projeto do Eixo Sul, também chamado de Gama/Santa Maria e Entorno. O objetivo é proporcionar, hoje, para cerca de 120 mil pessoas que fazem esse movimento para o Plano Piloto, condições adequadas de

transporte. É, na realidade, um projeto que busca dar um nível de trafegabilidade para o sistema muito diferenciado. A diferença básica dos demais corredores de ônibus que hoje vão rodar no Distrito Federal é o sistema de controle. Ele vai possuir o mesmo sistema de controle que tem o Metrô hoje, é o mesmo sistema de controle que se vai ter no Metrô Leve. Ele é todo centralizado de tal forma que, a qualquer momento, sabe-se onde ele está.

Proposta 87 - Todas as estações do sistema de transporte público devem estar nas áreas que têm as praças, nas áreas 700. Aí têm estações fechadas, porque esse sistema tem a mesma característica de operação do Metrô. Você paga a tarifa antes de entrar dentro do veículo, para dar rapidez no sistema de embarque e desembarque.

Proposta 88 – Operar com veículo muito típico aos corredores de Curitiba e os corredores do Transmilênio, em Bogotá, que vai permitir, nos pontos de paradas, que os ônibus façam as ultrapassagens, permitindo que os ônibus expressos que vão sair do Gama, Santa Maria e Entorno, só precisem parar na rodoviária do Plano Piloto.

Proposta 89 – Implantar um corredor exclusivo para o sistema de ônibus no canteiro central, tanto da EPIA como da EPTG, e outros trajetos em concreto, com linhas, tanto paradoras, saindo do Gama, quanto linhas expressas, em três destinos: Rodoviária, Plano Piloto, terminal da Asa Sul, integrada com o Metrô e com o Metrô Leve e com os ônibus do próprio Projeto de Transporte Urbano - PTU, que são as demais linhas de ônibus, como com o futuro terminal da Asa Norte.

Proposta 90 – Implantar dentro das cidades um sistema de alimentação que atenda as cidades como um todo. O mesmo vale para Santa Maria, com estações projetadas dentro da filosofia do VLT: pagamento externo, como no Metrô.

Proposta 91 – Implantar os corredores exclusivos, criando uma faixa exclusiva nos locais onde há um canteiro central amplo e, nos locais em que o canteiro é estreito, alargando as pistas de rolamento e aproveitar uma dessas faixas, em que hoje trafegam automóveis, para fazer a implementação do canteiro exclusivo.

Proposta 92 - Todas as canaletas exclusivas para ônibus devem ser em concreto.

Proposta 93 – Implantar as estações auto-financiadas como em Águas Claras onde o Governo arrecadou R\$ 1,300 bilhão com a venda dos terrenos e gastou R\$ 1,600 bilhão para construir o Metrô.

Proposta 94 - Aplicar os mesmos conceitos adotados em Águas Claras, nos trechos da Samambaia, criando uma uma faixa lindeira, ao longo da via do Metrô, e destinando áreas para edificações verticais.

Proposta 95 – Retirar a rede de drenagem da Ceilândia que fica no local reservado à implantação do Metrô, para depois começar as obras do Metrô que será do mesmo padrão implantado no Guará, em trincheira.

Proposta 96 – Implantar o Metrô para a Asa Norte, com a primeira estação naquela região onde tem a Galeria do Trabalhador, hoje, permitindo replicar, no lado norte, a Galeria dos Estados, fazer aquelas passagens subterrâneas, por baixo do Eixão, ligando o Setor Comercial com o Setor Bancário Norte.

Proposta 97 - Projetar uma via do Metrô na Asa Norte, já prevendo no futuro a criação de uma via do sistema viário que vai passar por cima do Metrô, com toda a segurança, sem qualquer problema construtivo, com um processo construtivo igual ao que foi construído na Asa Sul, tudo em ATM.

Proposta 98 - Sonhamos que em 2014 o Metrô tenha chegado ao final da Asa Norte, tanto o Metrô convencional quanto o Metrô Leve, e ter no final da Asa Norte um grande terminal de ônibus de integração, podendo atender a toda aquela população que vem de Sobradinho e Planaltina, através de um sistema integrado único, para permitir usar tanto o Metrô quanto o Metrô Leve.

Proposta 99 - Resolver a questão de tráfego nas estradas distritais de jurisdição do DER e nas rodovias federais que cortam o Distrito Federal.

Proposta 100 – Concluir a ampliação da EPIA, em convênio com o DNIT, implantar toda a revitalização, ampliar sua capacidade e operar plenamente sua capacidade de tráfego pelos próximos vinte anos.

Proposta 101 – Concluir a duplicação da BR-020, a saída de Sobradinho para Formosa, da mesma forma, em convênio com o DNIT,

com recursos do Governo Federal e parte do Governo do Distrito Federal, e resolver a questão do tráfego na saída norte do Distrito Federal.

Proposta 102 – Concluir a implantação dos viadutos, na Estrada Parque Taguatinga, que fazem parte da revitalização de toda a extensão da EPTG. E mais outros quatro conjuntos de viadutos nas localidades de Águas Claras e Vicente Pires, Guará, Jóquei Clube e Setor de Indústria.

Proposta 103 – Criar novas rodovias, de forma a desafogar o tráfego nas vias urbanas.

Proposta 104 – Ensinar a população e os usuários a usarem mais a EPNA de forma a desafogar a EPIA e os Eixinhos Sul e Norte que já estão bastante congestionados.

Proposta 105 – Implantar 600 Km de ciclovias no DF, compondo a malha cicloviária do DF. Criou-se um decreto em que todas as rodovias, no âmbito do Distrito Federal, ao serem reformadas, revitalizadas, ampliadas ou construídas, já devem contemplar as ciclovias.

Proposta 106 – Desenvolver estudos e projetos para implantar de imediato as seguintes ciclovias: do Lago Sul, na Estrada Parque Dom Bosco; do Lago Norte, da Estrada Parque Península Norte, na DF-035, que é a Estrada Parque Cabeça do Veado, subindo ali para a ESAF; na Estrada Parque JK, que é a subida da Ponte JK; no Eixão Sul, em toda a sua extensão; na própria DF-004, na Avenida das Nações; no Gama, Planaltina, enfim, em todas as cidades satélites que requeiram uma ciclovia acoplada a uma DF. Além das quatro ciclovias já implantadas e inauguradas e em pleno uso.

Proposta 107 - Construir faixas adicionais reversíveis na Via Estrutural. A Via Estrutural já está com a sua capacidade de tráfego esgotada. Nos horários de pico ela não suporta mais o tráfego demandado. O DER já desenvolve projeto para a construção de vias fixas reversíveis em que teríamos, no período da manhã, três faixas já existentes num sentido e duas reversíveis no canteiro central. E, no período da tarde, essas mesmas duas no canteiro central, com as outras três do outro sentido, não havendo mais necessidade da operação que a CPRV tem que fazer diariamente nos dois sentidos da Estrutural.

Proposta 108 - Iniciar o reaparelhamento da Companhia de Polícia Rodoviária, são cerca de 380 soldados da Polícia Militar que fazem a fiscalização do trânsito nas rodovias. Esse batalhão é exclusivo do DER e também só faz operações nas vias distritais.

Proposta 109 – Restaurar as vias que trazem maior segurança para todos os usuários, como na Estrada Parque do Lago Sul, na Estrada Parque Dom Bosco, na DF-001, na própria EPTG, em todo o Entorno de Brasília o DER desenvolve um programa de revitalização.

Proposta 110 - Ter toda a malha rodoviária do Distrito Federal totalmente recapeada, resinalizada, e entregue à população em perfeito estado de uso e totalmente revitalizada, nos próximos dois anos.

Proposta 111 – Pavimentar parte das rodovias rurais e, paulatinamente, jogar o tráfego de caminhões e carretas que no futuro virão a se utilizar do anel rodoviário, que está sendo projetado.

Proposta 112 – Obter as licenças ambientais para a implantar o anel rodoviário com 320 Km de extensão, que deverá estar licitado e ter as obras iniciadas no segundo semestre deste ano, resolvendo a questão de tráfego pesado nas rodovias urbanas que cortam o Distrito Federal e contribuindo com a solução do trânsito e a redução dos acidentes nessa região mais solicitada que é a EPIA, a EPTG, essa região mais central.

Proposta 113- A inspeção veicular tem que ser feita com rigor. Os carros têm que estar realmente funcionando, em perfeitas condições, para poderem circular no DF, independente do tempo de fabricação.

Proposta 114 – Repensar a questão da oferta de benefícios como a redução do IPVA para carros mais antigos, como incentivo ao envelhecimento da frota.

Proposta 115 – Não esquecendo o Eixo Norte nem o Eixo Leste - o São Sebastião, sendo o Eixo Norte vai ser uma continuidade do Eixo Sul, com um seguimento de ligação através da EPIA, com as mesmas características do sistema de transporte do Eixo Sul, tendo a Secretaria de Transportes iniciado a busca de recursos desse projeto a ser implementado, possivelmente, a partir de 2009/2010

Proposta 116 – Estudar a possibilidade de reduzir a tarifa quando o número de passageiros aumentar 30 %, como projetado. Sendo o fator que regula o aumento de tarifa é o chamado IPK, Índice Passageiro por Km. Agora sob controle do GDF, sendo que já foram diminuídas 57 tarifas. Tarifa de 3 reais, passou para 2; tarifa de 2, passou para 1, para 1,50, de modo que é missão difícil voltar a reduzir tarifas.

Proposta 117 – Construir ciclovias na Estrutural e na EPTG. Até a Ponte do Lago Norte já está sendo projetada com a ciclovia no canteiro central. Na EPTG será iniciada ainda no segundo semestre deste ano, junto com a construção das vias marginais, dos próximos viadutos, a restauração do pavimento. A EPIA já contempla uma iluminação nova e moderna. E a Estrutural vai ser implantada em 2009/2010, quando da construção das faixas reversíveis, teremos também a implantação da ciclovia.

Proposta 118 – Redução do número de ônibus dos 2.800 atuais para, 1900 ônibus circulando com o Brasília Integrada que prevê a otimização do sistema, evidentemente, porque hoje o cidadão é refém de uma linha. No sistema que vai ser implantado, o cidadão passa a ser integrante. Portanto, ele não fica mais em uma parada esperando quarenta minutos, porque ele só pode pegar o ônibus Ceilândia Norte. No sistema integrado, não, qualquer ônibus que passar naquela direção, você pode pegar.

Proposta 119 - Estabelecer nas paradas de ônibus horário da chegada e partida com esforço de educação para que os painéis instalados não sejam depedrados.

Proposta 120 – Recuperar e construir calçadas para estimular as pessoas a andarem a pé.

Proposta 121 – Conceder descontos no IPVA a motoristas que optarem por usar seus veículos apenas nos finais de semana.

Proposta 122 – Copiar o modelo americano de *car pool*, autorizando o carro com mais de três pessoas a utilizar faixa exclusiva e fugir de congestionamento.

Proposta 123 - Instituir no Distrito Federal a figura do motorista Nota 10, com desconto para o IPVA, DPVAT e taxa de licenciamento. Recentemente nós divulgamos exatamente os campeões de multas. Por que não dar um incentivo aos que obedecem a lei.

Proposta 124 - o DETRAN deveria contratar mais agentes de trânsito, ao invés de criar a CMT.

Proposta 125 – Contratar pessoas de nível médio para atuarem no trânsito, a um salário de 800 reais, até 1.500 reais, para ficarem diretamente ligados aos agentes qualificados de hoje, seria de grande resultado para a população, já que o impacto na Folha com a criação da CMT este ano é de 410 mil reais, e no ano que vem será de 1 milhão. Quer dizer, é muito pouco para o que se pretende.

Proposta 126 - Os estacionamentos do Metrô precisam, urgentemente, ser cercados para dar segurança às pessoas que vão de carro para as estações e querem voltar e encontrar o seu carro. E o Metrô já tem vigilância para as estações

Proposta 127 - Os estacionamentos, na realidade, pertencem a cada uma das administrações regionais. O Metrô inclusive tem certas restrições de investimentos nesses locais. E nós hoje estamos, em cada uma das administrações regionais, buscando uma fórmula de reduzir esse impacto, inclusive aumentando a vigilância.

Proposta 128 – Eliminar o exercício irregular do guardador de carro nos estacionamentos das estações do Metrô, com o apoio da Polícia Militar, que dá o suporte ao Metrô nas estações.

Proposta 129 - Nas outras cidades, aumentar as áreas de estacionamentos. Em algumas cidades estamos tendo dificuldade, como em Águas Claras, que não foi projetada para ter esse tipo de serviço a ser ofertado, e no Guará, onde estamos dobrando o estacionamento ao lado da Feira.

Proposta 130 - Organizar lugares seguros e apropriados para prender as bicicletas em todas as instituições, como o Centro de Convenções, Museu Nacional e outros locais que dizem promover a cidadania e acesso à cultura.

Proposta 131 - Trazer a mobilidade e acessibilidade de Paris para Brasília, como o Estado compra bicicletas e as coloca em locais disponibilizando para o cidadão que chega, coloca um cartão lá, pega essa bicicleta e resolve os seus problemas etc.

Proposta 132 - Trazer para Brasília uma idéia utilizada em Washington, onde os ônibus são equipados com porta-bicicletas.

Proposta 133 - Construir ciclovias ou ciclofaixas na EPIA, depende de legislação federal porque ela é a BR-450, uma rodovia federal e os projetos executivos das BRs não contemplam ciclovias, fica a proposta.

Afirmativa 134 - A durabilidade do asfalto das estradas. Uma estrada, quando é projetada, tem vida útil, em torno de oito a dez anos. Nossas estradas chegam a durar quarenta anos. A Rodovia DF-005, a primeira rodovia do Distrito Federal, durou quarenta e cinco anos. A EPIA, uma rodovia que já dura trinta anos. A Estrada Parque Dom Bosco, no Lago Sul, está sendo restaurada com trinta anos de pavimento.

Afirmativa 135 - A causa da deformação de nossas rodovias é o excesso de cargas. O Brasil não opera balanças, 99% da nossa carga rodoviária é excedente, e nós não temos como aplicar uma legislação ou uma fiscalização maior. Nossas estradas são heróicas, elas duram até muito mais do que deveriam.

Capítulo 2 : Infra-estrutura de Trânsito e Transportes de Brasília.

Proposta 1 : Brasília, que sempre se postou na vanguarda nas questões relativas a urbanismo e ao desenho urbano, deve permanecer na vanguarda na questão do transporte da mobilidade e fluidez urbana, seguindo o exemplo dos países da Comunidade Européia.

Proposta 2- Repensar o papel e a responsabilidade da indústria automobilística na questão do trânsito. Na década de 70, em Bruxelas, as montadoras de veículos pagavam momentaneamente impostos significativos para viabilizar o sistema de transporte e infraestrutura urbana das vias. Modelo semelhante poderia ser adotado no Brasil e em Brasília, sem repassar essa cobrança ao consumidor direto.

Proposta 3- Como o Plano Piloto é o principal ponto de convergência de fluxo do DF, o pagamento de taxas temporárias pelas montadoras ajudaria a suprir as necessidades emergenciais dessa área.

Proposta 4 – Implementar políticas públicas para a ocupação urbana da região do Entorno. Essas políticas devem levar em conta a densidade do uso e ocupação do solo e como esses adensamentos serão projetados, previstos e imaginados quanto à infra-estrutura urbana e malha viária.

Proposta 5 - As adaptações na malha viária e na infraestrutura urbana do DF devem ser feitas sem prejuízo a à arquitetura de Brasília, Patrimônio Cultural da Humanidade.

Proposta 6 – Promover a descentralização administrativa, pulverizando essa descentralização para que não haja um grande fluxo no novo pólo administrativo.

Proposta 7 - Privilegiar o transporte de massa, em detrimento do que temos hoje, o transporte veicular individual.

Proposta 8 – O transporte público deve atender todos os sentidos e direções.

Proposta 9 – Criar bolsões de estacionamentos próximos às estações do metrô localizadas nas cidades do DF.

Proposta 10 - Criar estacionamentos públicos ou privados que restrinjam o acesso do carro particular ao centro, ofertando transportes público do estacionamento para o centro.

Proposta 11 – Brasília foi objeto de concurso público de projeto de urbanismo e de arquitetura. O Instituto de Arquitetos do Brasil defende que todas as novas gestões e intervenções em Brasília e no DF sejam por intermédio de concurso público de projeto de arquitetura. Seria a forma mais democrática para encontrar soluções apropriadas, sem que haja incorporação muito grande de princípios externos à realidade.

Proposta 12 – Mudança no modelo de planejamento, que priorizou o Plano Piloto em detrimento das demais cidades. O desenvolvimento do DF deve ser planejado como um todo, sem discriminar ou ignorar as cidades-satélites.

Proposta 13 – Melhorar a qualidade do ensino das auto-escolas, reforçando o treinamento, fortalecendo as regras básicas de trânsito e ensinando noções de urbanidade.

Proposta 14 – Aumentar o número de “pardais” eletrônicos nas vias em quantidade suficiente para garantir o limite de velocidade da via.

Proposta 15 – Reavaliar a substituição de pardais por barreiras eletrônicas, que, esteticamente, agridem o padrão arquitetônico de Brasília.

Proposta 16 - Criar faixas de velocidades diferentes na mesma pista, autorizando, por exemplo: Pista 1 (40 a 60 Km); Pista 2 (60 a 70 Km); Pista 3 (70 a 80 Km).

Proposta 17 – Retomar o policiamento ostensivo. Os policiais militares devem voltar às ruas não apenas com função punitiva, mas também educativa.

Proposta 18 – Desconcentração de trânsito nos horários comerciais no Plano Piloto.

Proposta 19 – Mudanças como a transferência da sede do GDF para Taguatinga devem obedecer a políticas duradouras de planejamento urbano e econômico. As novas políticas devem ser projetadas para, pelo menos, os próximos dez anos.

Proposta 20 – Maior fiscalização sobre os veículos que, mesmo em condições precárias, continuam a circular. Devem-se oferecer alternativas de transporte aos que usam esses veículos.

Proposta 21 – O processo de melhoria do trânsito urbano no DF não deve depender apenas do ferramental da engenharia de trânsito. Deve associar ações conjuntas de planejamento urbano e de planejamento econômico, e medidas drásticas na área do trânsito.

Proposta 22 – Melhorar a confiabilidade e acessibilidade ao Metrô.

Proposta 23 – Na implantação do VLT, projetar estacionamentos públicos nas extremidades da Asa Sul e da Asa Norte para atender aos moradores de outras cidades que se dirigem ao Plano Piloto.

Proposta 24 – Preservar a área tombada de Brasília para manter o status de Patrimônio da Humanidade.

Proposta 25 – Promover concurso público para contratar novos projetos de ocupação ou intervenção urbana no DF. Os concursos devem ser abertos a outras categorias profissionais, além de arquitetos, tais como engenheiros, paisagistas, geógrafos, psicólogos, enfim, profissionais que vivam a cidade.

Proposta 26 – Cabe ao governo e a sociedade a responsabilidade de dar continuidade à construção de Brasília, definindo como as nossas cidades vão se desenvolver, sem ignorar a realidade atual e o futuro.

Proposta 27 – Estudar soluções para corrigir os erros de ocupação ocorridos em Vicente Pires.

Proposta 28 – Implantação da Via Interbairros, proposta no PDOT de 1997. A via integra Samambaia ao Plano Piloto, passando pelas imediações de Águas Claras e por dentro do Guará I e II. Parte da Interbairros será construída paralelamente à linha do Metrô.

Três projetos compõem a Interbairros:

1º) - O enterramento da rede de alta tensão de Furnas que passa ao longo da via, disponibilizando esse espaço para a implantação da Interbairros.

2º) - Construção da própria via. Inicialmente se imaginou que seria apenas um canal de ligação. Hoje a proposta é justamente a de se fazer uma via que tenha não apenas a passagem e a ligação entre as cidades, mas também faça parte do contexto das cidades por onde ela passa.

3º) – Criar novas áreas residenciais, comerciais e institucionais ao longo da Interbairros. Resultaria na otimização do espaço, desconcentração de atividades e geração de recursos para viabilizar obras públicas, com reflexos positivos sobre o sistema de transporte.

Proposta 29 – Implantar rede integrada de transportes nas diversas modalidades (ônibus, metrô, carro, bicicleta), conforme diretriz já definida no PDOT para viabilizar o andar e a mobilidade. A integração também possibilita o deslocamento de curta e média distância.

Proposta 30 – Revisar o PDOT, já que o atual foi elaborado há 10 anos. Nessa revisão é fundamental a participação da sociedade.

Proposta 31 – Fortalecer as cidades do DF, criando novos pólos de atração e estimulando as vocações econômicas dessas cidades. Exemplo: estimular o turismo religioso de Planaltina. A geração de empregos nessas cidades reduziria o fluxo de veículos e de passageiros em direção ao Plano Piloto. A Cidade Digital, fora do Plano Piloto, é um bom exemplo de alternativas para gerar novos pólos de atração.

Proposta 32 – Concluir a implantação do novo Centro Administrativo do GDF em Taguatinga.

Proposta 33 - Criar ligações transversais de transporte público no Plano Piloto para facilitar o acesso entre os setores e entre as quadras separadas pelos eixos. Hoje, por exemplo, quem está na L2 tem dificuldades de chegar, via transporte público, às quadras 900.

Proposta 34 - Criar estacionamentos subterrâneos nas áreas de atividades intensivas, como o Setor Comercial, o Setor Hospitalar e a Esplanada dos Ministérios.

Proposta 35 - Integrar ao sistema de transporte do DF a rede ferroviária, que passaria a atender, inclusive, a população do Entorno.

Proposta 36 - Criar políticas públicas de desenvolvimento econômico dos municípios do Entorno, com a visão de levar a auto-suficiência àquela região.

Proposta 37 - Integrar os órgãos do GDF para que, juntos, estudem soluções aos problemas de trânsito. Esses órgãos também aperfeiçoariam e dariam continuidade aos planos já apresentados.

Proposta 38 - Planejar o trânsito de Brasília para o futuro, sem deixar de combater os problemas emergenciais do presente.

Proposta 39 - Fortalecer o planejamento urbano do DF, com atenção para a melhoria do sistema de transporte público.

Proposta 40 - Ao melhorar o transporte público, adotar medidas para inibir a utilização do transporte individual.

Proposta 41 - Assegurar recursos necessários para a implementação dos projetos previsto no "Brasília Integrada".

Proposta 42 - A expansão do sistema de transporte deve acompanhar o desenvolvimento das cidades. É preciso planejar o adensamento de cidades como Samambaia e Ceilândia para que a população possa melhor aproveitar os serviços, como as novas linhas do metrô. A expansão urbana deve ser acompanhada pela oferta de infraestrutura urbana e sistemas de transportes públicos e não o inverso.

Proposta 43 - Planejar o crescimento das cidades brasileiras e adotar políticas públicas que, ao mesmo tempo, combatam os problemas de trânsito e de transportes públicos e possibilitem o desenvolvimento integrado dessas cidades. Esse desenvolvimento integrado e planejado contribuiria para minimizar o inchaço populacional de cidades como Brasília.

Capítulo 3 : Trânsito em Brasília.

Proposta 1 - os responsáveis pela execução da política de meio ambiente no Distrito Federal, não podem deixar de fazer um paralelo entre o trânsito e o meio ambiente.

Proposta 2 - É fato que o Distrito Federal todo, na sua ocupação, em 90% das oportunidades, foi planejado. O que se questiona e se discute é com que base é feito esse planejamento.

Proposta 3 - É fato que é o urbanista que define o planejamento. As ações de transporte, as ações de criação e de ocupação do Distrito Federal, quase todas foram planejadas.

Proposta 4 - A Missão Cruz, a primeira missão que buscou localizar Brasília ainda hoje é um dos melhores tratados sobre os recursos naturais do Distrito Federal.

Proposta 5 - Temos vastíssimos dados, exaustivas pesquisas sobre os recursos naturais no Distrito Federal. Não foi por falta de elementos que não se levou em consideração a disponibilidade dos recursos naturais, na hora de se fazer o planejamento da ocupação do território do Distrito Federal.

Proposta 6 – Compreender o Distrito Federal e o cerrado, como berço das águas é de difícil entendimento para a população que usa o Distrito Federal e, dificilmente, é entendido por aqueles que pensam, discutem e fazem o planejamento da ocupação do território do Distrito Federal.

Proposta 7 - Berço das águas, não é poesia. Estamos falando de um domo, que é o Distrito Federal, e, a partir desse domo, as águas escorrem para todos os lados. É aqui que as águas nascem. É aqui que se tem um acúmulo do aquífero de toda a região. Essa característica que não é comum nas outras regiões. E, infelizmente, o Distrito Federal foi localizado exatamente nesse domo.

Proposta 8 - Infelizmente, eu digo, não pelo fato de não ser a região propícia para se erigir uma cidade ou um aglomerado. Não é isso. É que a educação do ser humano, no seu instinto de uso dos recursos naturais, de forma indiscriminada, faz com que, pelo simples fato de estar num local de escoamento das águas, possa provocar uma agressão e uma deteriorização de um recurso que, aqui no Distrito Federal, já se faz escasso: a água.

Proposta 9 - Então, no momento em que eu ocupo o local de escoamento das águas, eu estou, ao mesmo tempo, propiciando o uso de todas as águas de todas as bacias daqui da região. Se eu ocupo o norte do Distrito Federal, eu estou atingindo o berço da bacia do Araguaia-Tocantins; se eu ocupo o oeste do Distrito Federal, que hoje é a região maior produtora de grãos do Distrito Federal, é a região mais intensivamente explorada na agricultura, eu estou atingindo a bacia do São Francisco. E se eu faço a ocupação intensiva, das regiões sul e leste, estou atingindo a bacia do Rio Paraná, através do Rio Descoberto.

Proposta 10 - Portanto, em qualquer das hipóteses levantadas de ocupação do Distrito Federal, estaria agredindo, fortemente, uma bacia, no momento em que fizer o adensamento das ocupações do Distrito Federal.

Proposta 11 - Fato que pensemos que não é à-toa que o Distrito Federal é chamado o berço das águas, é porque está num domo. E nós deveríamos pensar de maneira um pouco diferente, na hora de pensarmos o planejamento dessas cidades, desses aglomerados. É que nós levássemos em consideração os recursos naturais disponíveis para pensarmos as ocupações.

Proposta 12 - Na hora de pensarmos todos os planejamentos, em 1977, o PEOT, depois o POT e depois o PDOT, a disponibilidade dos recursos naturais, é claro, entrou na discussão, mas ela não foi levada em questão da forma como nós entendemos que deveria ser feito. Isso faz com que tenhamos vários problemas, hoje, no Distrito Federal, de fragmentação das paisagens, levando a uma perda da biodiversidade, que deveria ser uma das lutas da população do Distrito Federal. A manutenção da biodiversidade e do bioma cerrado, com a melhoria da qualidade de vida da população que ocupa o território.

Proposta 13 - Hoje, quando pensamos no Distrito Federal, como sendo uma das áreas da reserva da biosfera, reconhecida pela UNESCO, no mundo, e que nós temos três zonas núcleos: o conhecido Parque da Água Mineral, o Parque Nacional de Brasília e a Estação Ecológica de Águas Emendadas, ao norte e ao sul o Jardim Botânico, na sua estação ecológica do IBGE, enfim, a APA Gama Cabeça de Veado, temos três zonas núcleos dessa reserva da biosfera que não se comunicam. E, dificilmente, vão conseguir se comunicar, tornando-se ilhas. E, assim como o ser humano, se nós nos colocarmos em ilhas teremos o problema da consangüinidade, o restante dos elementos

vivos também passa por esse problema da consangüinidade, se não houver a continuidade, se a paisagem for fragmentada e não tivermos o fluxo assegurado dos gens entre essas paisagens.

Proposta 14 - Então, hoje temos no Distrito Federal três zonas núcleos, muito bem definidas, em relação ao resto do País. Muito bem conservadas, por estarem muito próximas de núcleos de concentração populacional. No entanto, há uma extrema dificuldade em estabelecer a comunicação entre essas três áreas núcleo do Distrito Federal.

Proposta 15 - Quando pensamos em trânsito e em expansão da área urbana, dificilmente pensamos no fluxo gênico entre as populações que ocupam essas áreas de reserva. E, comumente, concebemos a expansão da área urbana e a expansão das áreas de fluxo de trânsito e nos esquecemos da ligação entre as áreas de reserva, para formação dos corredores do fluxo gênico entre as populações dessas nossas reservas naturais.

Proposta 16 - Além disso, nós ainda temos os problemas advindos da concentração do trânsito que atingem essas comunidades que estão isoladas dentro dessas reservas. O trânsito provoca a poluição sonora, a poluição visual, a poluição do ar, através de emissões, o trânsito provoca a poluição do solo e da água. O veículo e a concentração de veículos para o nosso conforto e para suprir várias das nossas necessidades de deslocamento atingem todas as áreas de reserva que estamos tentando tratar.

Proposta 17 - Na medida em que há o aumento do fluxo de veículos, nas vias do Distrito Federal, há o aumento também no escoamento para as áreas de reservas de águas de derivados de petróleo. Os combustíveis, que se acumulam no asfalto, são escoados, na época das chuvas, vão para algum lugar. Eles entram na rede de drenagem e, da rede de drenagem, eles chegam a algum lugar. É na água do Lago Paranoá, a água do Lago do Descoberto, responsável pelo abastecimento de 79%, aproximadamente, da população do Distrito Federal.

Proposta 18 - É lógico que, do ponto de vista ambiental, há uma grande preocupação em relação ao trânsito e em relação à adequação das vias de escoamento do trânsito do Distrito Federal, conforme, lógico, o planejamento da cidade.

Proposta 19 - De modo que eu chamo atenção que os estudos que são feitos para a expansão urbana dentro do Distrito Federal pudessem contemplar, de maneira mais profunda, o levantamento e a disponibilidade dos recursos naturais existentes no Distrito Federal.

Proposta 20 - Chamo atenção também para um fator que o Distrito Federal pouco usa. O Governo vem tentando fazer com que a população use veículos menos poluentes, abrindo ciclovias e incentivando o uso de transporte coletivo, buscando alternativas coletivas.

Proposta 21 – O Governo, deve contabilizar o que está fazendo, em termos de diminuição de emissão de dióxido de carbono, com essas novas iniciativas de otimização do trânsito e do transporte.

Proposta 22 – As iniciativas governamentais e da sociedade para melhorar os sistemas de transporte e trânsito, ao privilegiar o transporte coletivo, devem ser contabilizadas como vitória de melhorar a qualidade da vida da população.

Proposta 23 – Montar uma força-tarefa interinstitucional – para contabilizar a diminuição do lançamento de dióxido de carbono na atmosfera do Distrito Federal, com a diminuição do fluxo de veículos, redução de engarrafamentos, etc.

Proposta 24 – Devemos utilizar com maior profundidade os estudos já existentes sobre os recursos naturais e analisar suas implicações como o transporte e o trânsito.

Proposta 25 – Vamos dar uma visão, na ótica da comunidade, no sentido do que estamos sofrendo em matéria de trânsito, engarrafamentos, problemas de estacionamentos no dia-a-dia.

Proposta 26 – Queremos continuar fortalecendo o trabalho do DETRAN em apoio à CONSEG na segurança das quadras, no treinamento os porteiros, para que eles tomem algumas providências e ajudem não somente os síndicos, mas também os moradores e os prefeitos de quadra na sua ação de minorar os problemas de engarrafamento e estacionamento nas quadras.

Proposta 27 - Promover uma campanha educativa junto, às classes média e alta, para que reduza o número de veículos usados por seus familiares, com vista a tirá-los do fluxo de trânsito.

Proposta 28 – Superar o hábito de premiar filhos com carros por vitórias como a do vestibular ou faculdade.

Proposta 29 – Disseminar o conceito de que mesmo os carros estacionados nas garagens dos prédios ou nas vias públicas ocupam espaços e geram problemas.

Proposta 30 - Realizar uma campanha educativa junto à população do Plano Piloto, para que utilize o transporte coletivo, mais especificamente o Metrô.

Proposta 31 – Dobrar o número de vagões e expandir a malha do Metrô.

Proposta 32 - Estabelecer parceria com os grupos de Alcoólicos Anônimos, para que façam palestras a título gratuito nos cursos de trânsito, com vista a alertar os condutores do perigo representado pelos motoristas alcoolizados, muitos deles portadores da doença do alcoolismo.

Proposta 33 - Agir com maior severidade com os freqüentadores de bares e restaurantes, que estacionam os seus carros em cima das calçadas e gramados das quadras residenciais.

Proposta 34 - Acabar com os serviços dos manobristas contratados pelo comércio, profissão ainda não-regulamentada, pois eles colocam os carros dos fregueses nas vagas particulares dos moradores.

Proposta 35 - Regulamentar a profissão de manobrista, estabelecendo regras para operação das empresas e exigindo a definição prévia dos lugares de estacionamento próprio, limitando o uso dos estacionamentos dentro das quadras.

Proposta 36 - Evitar que os caminhões descarreguem mercadorias nas quadras comerciais, no período noturno, porque prejudicaria o sossego e o sono dos vizinhos.

Proposta 37 – No caso do horário definido para carga-descarga ser noturno para melhoria do trânsito, ela deveria terminar às 22h, impreterivelmente.

Proposta 38 - Cassar os alvarás provisórios de estabelecimentos comerciais que funcionem irregularmente e contestar judicialmente a indústria de liminares usada pelos comerciantes, para manterem abertos os estabelecimentos.

Proposta 39 – Coibir o estacionamento de clientes de casas comerciais de estacionar nas vagas das áreas residenciais.

Proposta 40 – Coibir os estacionamentos nas quadras comerciais no sentido paralelo, bloqueando a entrada e saída dos veículos dos residentes e dos estacionados nas vagas corretas.

Proposta 41 - Proibir a venda de bebida alcoólica nas lojas de conveniência dos postos de combustíveis.

Proposta 42 - O DETRAN poderia usar carros descaracterizados, como fazem as polícias, para surpreender os infratores com a boca na botija.

Proposta 43 – O DETRAN poderia contratar guinchos de particulares para rebocar carros infratores.

Proposta 44 – O DETRAN poderia aumentar a fiscalização sobre o uso de celular ao volante. Muitos dos engarrafamentos nas entrequadras são devidos a motoristas distraídos, falando ao celular.

Proposta 45 - Há necessidade de se retirar de vez todos os veículos de tração animal, carroças que trafegam no Plano Piloto, que constituem um estorvo para o trânsito.

Proposta 46 – Fiscalizar e coibir condutores de veículos de tração animal menores de idade e, cavalos são malcuidados e maltratados pelos carroceiros.

Proposta 47 – Fiscalizar o conteúdo das carroças de tração animal porque alguns carroceiros, podem transportam mercadorias furtadas em suas carroças.

Proposta 48 - Cadastrar os “flanelinhas” mediante ação da Polícia Civil.

Proposta 49 - Aumentar o efetivo de agentes do DETRAN, por meio de concurso público.

Proposta 50 – Aumentar o efetivo de policiais militares, de bombeiros e de agentes do DETRAN, porque o ser humano, segundo Heródoto, é a medida de todas as coisas.

Proposta 51 – Por melhor que seja a equipagem tecnologia, é de fundamental importância intensificar a visibilidade e a presença viva do agente do DETRAN no trânsito.

Proposta 52 - Incentivar a aplicação de penas mais rígidas para os motoristas que provoquem mortes no trânsito.

Afirmativa 53 - O Conselho Comunitário de Segurança apóia e aplaude diversas medidas do GDF, a saber: transporte integrado, ênfase ao transporte coletivo, revitalização da W3, com tráfego mais racional e rápido naquela tradicional via da cidade; retirada das vans e colocação de microônibus; renovação da pintura das faixas de pedestres; operações para verificar o grau de alcoolemia dos motoristas, por meio de álcool teste, o famoso bafômetro; criação de 241 novas vagas na plataforma superior da Rodoviária.

Proposta 54 – São proposições “arroz e feijão”, sem sofisticação, mas, não são propostas elitistas. Podem ser setorialista, localista, em face de se concentrarem no Plano Piloto diariamente, 600 mil pessoas e cerca de 70 a 80 mil carros aqui trafegando. Só no Setor Comercial Sul, temos 90 mil pessoas andando, saindo e transitando por ali. E para cada vaga temos quatro carros. Então, tudo se congestiona no Plano Piloto, por razões de planejamento que refluem no Plano Piloto.

Proposta 55 – Precisamos evitar a deterioração da qualidade de vida dos moradores do Plano Piloto. Não que sejamos cegos em relação aos grandes problemas das demais cidades, inclusive do Entorno, porque muitos trabalhadores desses locais vêm para cá, mas para cá também vêm os marginais e, daí, a ação da polícia tem que ser cada dia mais efetiva.

Proposta 56 – Trabalhar com soluções simples e às vezes óbvias, mas que dão resultado. E a Sociedade entende e agradece.

Proposta 57 – Temos que trabalhar com a comunidade e com as ONGs, que realmente fazem todas as mobilizações, as mensagens que se passam através da imprensa e dessas organizações, tem-se certeza que chega no público e entra no subconsciente das pessoas e traz resultados.

Proposta 58 - Temos que ter consciência de que não vai ser da noite para o dia que vamos conseguir mudar essa cultura do privilégio do uso do automóvel.

Proposta 59 - O usuário da bicicleta é um privilegiado. A possibilidade desse contato íntimo com a cidade faz com que o usuário de bicicleta tenha uma percepção melhor da cidade e, com isso, ele tem um carinho melhor com a cidade.

Proposta 60 – A Rodas da Paz está sempre empunhando uma bandeira, abraçando a causa de tentar democratizar os espaços urbanos e tentar preservar esses espaços para uso público.

Proposta 61 – Precisamos repensar o uso do automóvel e acreditamos que Brasília tem uma característica favorável para isso.

Proposta 62 - Sabemos que em Brasília as pessoas evitam usar a buzina, foi uma das primeiras cidades a usar o cinto de segurança e a respeitar a faixa. E fico feliz em ver também que estão respeitando mais o ciclista, nas tesourinhas também estão dando a vez, deixando a outra pessoa passar. Isso mostra certa maturidade do motorista de Brasília.

Proposta 63 - O que pedimos exatamente é que, nessa linha, se valorize também o ciclista e o pedestre, porque, com a valorização desses outros setores, vamos poder reduzir o número de usuários de veículos.

Proposta 64 – A palavra de ordem hoje, em todas as capitais do mundo, é compartilhar, poder compartilhar o uso do espaço urbano de forma a otimizar esses espaços.

Proposta 65 – Precisamos compartilhar também o que as pessoas insistem em achar que são privadas.

Proposta 66 – Precisamos retornar ao antigo conceito de carona que era extremamente positivo, infelizmente, esse modelo se transformou no transporte pirata. A

Proposta 67 – Temos visto novas roupagens para a carona em alguns países, a carona já através da Internet, as pessoas se comunicando e tentando otimizar o uso dos veículos, fazendo com que se tenha uma otimização dos carros. A bicicleta, mais uma vez, vem dar o exemplo nesse setor.

Proposta 68 - Algumas capitais da Europa, como Paris e Munique, têm utilizado bicicletas comunitárias. E aqui em Brasília, dentro da UnB, já surge um embrião, que é a Bicicleta Livre.

Proposta 69 – A democratização do uso da bicicleta é importante. E a bicicleta vem dando o exemplo de que se pode utilizar um bem de forma solidária, para acabar com essa coisa de achar que “o carro é meu, ninguém entra dentro dele,” e com isso cada vez temos mais carros rodando pela cidade.

Proposta 70 - No Chile o táxi vai pegando, as pessoas que desejam ir para o mesmo destino, pelo caminho. É estranho num primeiro momento, pelo sentimento de posse do táxi, depois se vê que é realmente uma coisa muito inteligente.

Proposta 71 - Esta é uma proposta de compartilhamento. Podemos dividir com os outros e otimizar o uso do veículo.

Proposta 72 - Rodas da Paz está incentivando o uso da bicicleta e buscando segurança para o ciclista, de forma a não deixar que essa pessoa, que usa a bicicleta para fazer pequenos deslocamentos, não migre para o uso da moto ou para o uso do veículo.

Proposta 73 - A bicicleta é uma contribuição hoje ainda pequena. Mas tem um ditado que diz que “ajuda de criança é pouca, mas quem a nega é louca!”.

Proposta 74 - A bicicleta pode crescer muito, desde que seu uso seja incentivado.

Proposta 75 – Precisa-se evitar que os que usam hoje a bicicleta a abandonem em troca de um veículo ou de uma moto.

Afirmativa 76 – Rodas da Paz foi criada em 2003, porque os ciclistas estavam notando um aumento efetivo da violência no trânsito, e essa violência cada dia batia mais à nossa porta.

Afirmativa 77 - Um grupo de sessenta ciclistas se uniu, para criar a ONG Rodas da Paz e tentar dar maior visibilidade ao ciclismo e, levar à Sociedade o entendimento de que a bicicleta tinha o direito de estar na via e que ela era um veículo, ao contrário do que a maioria das pessoas imaginava, que a bicicleta era simplesmente um brinquedo.

Afirmativa 78 - Em 2003 tínhamos um cenário com 70 mortes de ciclistas e conseguimos, em 2004, uma redução para 47 ciclistas somente.

Afirmativa 79 - Brasília tem uma característica que favorece bem o uso da bicicleta e temos vários atletas e várias personalidades de destaque, como Leandro Macedo, do Triátlon; Rodrigo Morcegão, do Ciclismo de Estrada; Juliana Machado, também do Mountain Bike, Débora Azevedo e o apoio de vários grupos organizados que permitem que tenhamos uma permeabilidade nas nossas informações e passar as nossas mensagens de forma bem rápida.

Afirmativa 80 - A missão da Rodas da Paz é educar o ciclista, conscientizar os motoristas e fazer com que o Poder Público assegure a observância às leis, criando uma cultura de respeito e proteção ao ciclista no trânsito. O ciclista, por muito tempo, não foi visto e ninguém se preocupou em passar algumas informações de educação para ele.

Afirmativa 81 - Os objetivos da Roda da Paz são educar os ciclistas, alertar as autoridades, obter espaços seguros para a circulação de bicicletas, melhorar a qualidade de vida, estimular e desenvolver o pleno exercício da cidadania e inserir a bicicleta nas discussões e diretrizes do trânsito, como alternativa viável aos problemas urbanos.

Afirmativa 82 – as metas da Roda da Paz são: educação, infra-estrutura, fiscalização e punição. Fim da impunidade.

Proposta 83 – As campanhas de educação de trânsito orientadas devem ser continuadas, ao longo de todo o ano, porque, só com campanhas continuadas, vamos conseguir fazer com que as pessoas entendam que o respeito ao próximo, o respeito ao ciclista, o respeito ao pedestre é importante. Se existisse mais respeito, teríamos menos problemas.

Proposta 84 – Aumentar a produção de ciclovias, para podermos ter, cada vez mais, segurança para os ciclistas. Contamos que se conseguirá alcançar a meta, até o final do Governo Arruda, de 600 km de ciclovia.

Proposta 85 – A questão da punição e da impunidade. Li no jornal esses dias sobre o rapaz que está com 1.500 pontos na carteira! Realmente, não conseguimos punir, não conseguimos dar uma punição exemplar para essas pessoas, e elas se sentem muito à vontade para continuar fazendo o que estão fazendo.

Proposta 86 - A Rodas da Paz, desde a sua formação, tem trabalhado com palestras em escolas públicas e privadas, palestras em garagens de ônibus e algumas parcerias interessantes para darmos o nosso recado.

Afirmativa 87 – A Rodas da Paz tem campanha de doações de bicicletas. Recebe bicicletas usadas, conserta e doa para instituições carentes, também na área rural e escolas carentes. Esta é uma forma de incentivarmos o uso da bicicleta e possibilitar, as pessoas que não tenham acesso ao transporte nem coletivo, poderem se deslocar com qualidade.

Afirmativa 88 - A realização de passeios ciclísticos, para dar visibilidade e dar o recado da ONG para todos, com ações junto ao Poder Público, em parceria com o DETRAN, que é o nosso principal parceiro, a Câmara Legislativa, através da busca de leis que favoreçam o uso da bicicleta, a participação desde a criação da Comissão do Programa Ciclovitário do Distrito Federal e, também, a participação na Frente Parlamentar de Trânsito Seguro da Câmara dos Deputados.

Proposta 89 – Conseguiremos a criação do Dia Nacional do Ciclista. Já foi votado na Câmara e na comissão do Senado, está dependendo agora só da votação em plenário, para que o dia 19 de agosto seja homologado e se torne o Dia Nacional do Ciclista.

Proposta 90 – Instruir os condutores de veículos até que entendam que passando a um metro e meio do ciclista, vai dar conforto e segurança para ele.

Proposta 91 – Precisamos redemocratizar o espaço público de forma adequada. Evitar que pessoas utilizem o estacionamento público por todo o dia. Isso não é utilização democrática do espaço público. Aquele espaço não é dele, ele não o comprou. E nós não estamos podendo utilizar isso.

Afirmativa 92 – Toda solução física é temporária. Se duplicar uma via, ela vai dar conforto mais um, dois ou três anos. Daqui a quatro, cinco anos, ela volta a ser entupida. Então, a solução de duplicações, viadutos são ações de ordenamento, mas elas não devem ser o objetivo de uma administração, porque a solução não está em aumentar a capacidade de acomodar o automóvel. E sim de ajustar a utilização do automóvel nos espaços que temos. E ordenar, é claro. O ordenamento é extremamente importante.

Proposta 93 – Precisamos evoluir do respeito á faixa de pedestre que é um instrumento, um sinal. Para respeitarmos em Brasília o pedestre. O principal objetivo daquele sinal, daquele instrumento é proteger a vida, é dar condição a uma criança ou a um velho de atravessarem na faixa ou fora dela.

Proposta 94 – Complementar a campanha com ações específicas para categorias como o bêbado, o louco, a criança, o idoso pois a resposta deles às campanhas educativas, por mais eficientes que elas sejam, é muito baixa.

Proposta 95 - Quem tem que proteger, quem tem que cuidar da vida deles é o motorista, é o motorista que está matando. Os pedestres não estão se suicidando, embora às vezes aparente isso, mas eles não estão se suicidando, é o motorista que está matando, nem sempre por culpa do motorista, mas a responsabilidade de proteger o pedestre, o ciclista e o motociclista, será sempre do motorista.

Proposta 96 – O governo deveriam incentivar empresários a implantar modelos de compartilhamento de carros para a diminuição do fluxo de veículos e o uso de transportes compartilhado.

Proposta 97 – Necessita-se constantes campanhas para incentivar o uso do transporte público, que deve melhorar sempre.

Proposta 98 – O brasileiro, no exterior valoriza andar de bicicleta, andar de metrô, andar de ônibus e de trem e, quando volta para casa, ele só consegue andar no seu próprio veículo. Então, temos que mudar essa mentalidade e a Sociedade começar a exigir melhoria do transporte público, a qualidade do transporte público, para poder passar a deixar o carro em casa.

Proposta 99 - Imagina-se que com a evolução, com o uso da Internet vai ser possível o compartilhamento dos veículos e as pessoas entenderão que não é só uma questão de hábito. O próprio Planeta não agüenta mais esse consumo desenfreado. Temos que utilizar melhor. Você compra um carro, paga muito caro por ele e acaba não o utilizando com todo o potencial que ele pode oferecer.

Proposta 100 - No futuro, se vai ter o carro do condomínio, o carro do edifício e aquele carro ali vai poder ser usado pelas pessoas, ao invés de ficar parado na garagem ou ser utilizado somente por uma pessoa.

Proposta 101 - A solução para o transporte passa também pela tomada de algumas decisões antipáticas. Os tomadores de decisão terão que assumir uma postura, às vezes um pouco antipática, e tomar coragem para inibir um pouco do uso abusivo do carro.

Proposta 102 - O mundo inteiro aceita a adoção do estacionamento pago e rotativo, desde que o dinheiro seja usado, de forma transparente e eficiente. O que as pessoas não aceitam é que o dinheiro desapareça, não seja utilizado de forma correta.

Proposta 103 - No futuro, vamos ter que ter o pedágio urbano, o rodízio de placa, a criação de bolsões de estacionamento fora das cidades, para que a pessoa, vindo do Entorno, possam parar fora do centro e tomar um transporte, fazer uma baldeação, para chegar ao centro com um transporte mais eficiente.

Proposta 104 - Na época da seca com as queimadas, a emissão de gases e a poeira. A gente vai ver que, realmente, a poluição vai tomar conta da cidade, mais uma vez. O céu fica lindo, mas a poluição faz com que a saúde das pessoas caia de qualidade.

Proposta 105 - A questão da fiscalização eletrônica é inevitável. O Governo não tem como bancar agentes para cobrir, de forma efetiva, a fiscalização presencial. E hoje, com a tecnologia mais evoluída e com esquemas de condicionamento, de educação bem eficiente, a fiscalização eletrônica torna-se muito mais eficiente.

Proposta 106 – Implantar a solução americana de faixas exclusivas para quem usa o transporte solidário (mais de três passageiros). De modo a dar acesso, do local de origem até o seu destino, com maior fluidez a quem traz mais pessoas no carro.

Proposta 107 – Avaliar melhor o que fazer para coibir o transporte pirata e incentivar o transporte solidário. A fiscalização deve parar e identificar se, efetivamente, é transporte solidário, se todos se conhecem e estão saindo da mesma origem e com o mesmo destino, ou se há remuneração.

Proposta 108 - A fiscalização do DETRAn precisa ser mais rigorosa e mais efetiva, é importante e sempre brigamos com a questão da fiscalização. Com a criação agora da Companhia Metropolitana, pode ser que consigamos uma atuação mais eficiente.

Proposta 109 – Via Estrutural - Fazer campanha de divulgação (outdoors, panfletos, mídia, etc.) sobre a passagem de nível no cruzamento da Pista Sul com a BR-450, que é operada por policiais do BPTran, com o acesso mais fácil à rodovia.

Proposta 110 – Via Estrutural - Colocar agentes de trânsito na região do afunilamento da Pista Sul impedindo a permanência de veículos sobre a pista, aguardando na fila para conversão à esquerda, causando retenção deliberada do fluxo de veículos.

Proposta 111- Via Estrutural - Proibir coletivos de utilizarem o viaduto da Pista Sul, forçando-os a fazerem uso da passagem de nível.

Proposta 112 - Via Estrutural – Pista Norte – estudar a utilização do novo viaduto, localizado no final da via N1, com reversão de fluxo em 3 de suas 6 faixas e a utilização exclusiva do primeiro retorno, na altura do semáforo das vias N1 e S1.

Proposta 113 – Via Estrutural - Os motoristas que tiverem como destino a BR-450, sentido Valparaíso, podem utilizar a via que passa por dentro do Cruzeiro. E os que forem no sentido Sobradinho podem cruzar pro dentro do próprio SMU. Em ambos os casos, podem utilizar, também, uma passagem de nível que poderá ser instalada no pé do viaduto, operada nos mesmos moldes da existente atualmente no viaduto Ayrton Senna. Se esta medidas se tornarem viável, a passagem de nível no viaduto Ayrton Senna poderá ser desativadas.

Proposta 114 – EPTG - Fechamento dos retornos no trecho no Shopping Florida Mall, indicando ao motorista que estiver se dirigindo ao SAI que faça o retorno no viaduto da BR-450.

Proposta 115 – Elevar a velocidade máxima permitida do Eixo Monumental para 70 ou 80 Km, como sincronização dos seus sinais, inclusive dos de pedestre para só entrarem em funcionamento no contexto da onda azul.

Proposta 116 – Criar Áreas Azuis em regiões críticas do DF, com cobrança de um valor entre simbólico para período de 2 horas (R\$ 2,00) a valor expressivo para permanência prolongada ou por cada período adicional.

Proposta 117 – Implantar bicicletários com infra-estrutura de banheiro, chuveiro, armários, etc.

Proposta 118 – Colocar os agentes do DETRAN na rua, dando mais fluidez ao fluxo e disponibilizando mais agentes nas vias do DF facilitando o atendimento na mesma estratégia do SAMU.

Proposta 119 – Coordenação com a TERRACAP e a NOVACAP para evitar operações de irrigação de canteiros de vias expressas nos horários de pico ou críticos.

Proposta 120 – Estudo de viabilidade para implantar a partida de trens do Metrô de estações intermediárias, na hora de pico.

Proposta 121 – Implantar a onda verde em todos os corredores como W3, centro de Taguatinga e outros.

Proposta 122 – Implantar o policiamento de trânsito noturno na Ceilândia e em outras cidades sob coordenação do Comando-Geral da Polícia Militar para tomada de posição enérgica contra as práticas de uso de motocicletas ruidosas, carros com sonorização ensurdecidora, pegas e outras práticas comuns na noite destas Cidades.

Proposta 123 – Melhorar os cursos dos CFC, reorientando-os para evitarem dar instruções sem sentido e sem embasamento teórico aos seus alunos.

Proposta 124 – Intensificar a fiscalização sobre veículos dos CFCs, aplicando penalidades para os instrutores que dão aula em vias estratégicas e em horários críticos e utilizando a faixa da esquerda, provocando retenção de veículos.

Capítulo 4 : Transportes em Brasília.

Proposta 1 – Criar atrativos para que os moradores deixem o carro em casa e passem a usar o transporte público. A simples renovação da frota de ônibus não mudará o comportamento atual.

Proposta 2 – Aumentar o número de paradas de ônibus e construir paradas mais confortáveis, com assentos, e que sejam projetadas para que os usuários sejam protegidos do sol e das chuvas.

Proposta 3 – O GDF deve adotar medidas efetivas para melhorar o sistema como um todo, e não apenas em segmentos específicos, a exemplo do metrô. Enquanto as estações do metrô são amplas e confortáveis, as paradas de ônibus são o oposto.

Proposta 4 – Criar faixas exclusivas para ônibus, aproveitando, inclusive, as que já existem, mas que não funcionam na prática.

Proposta 5 – Viabilizar soluções de curto prazo e de baixo investimento enquanto não se concretizam soluções de execução longa e a alto custo. Exemplos: ampliar e modernizar as paradas de ônibus e implantar as vias exclusivas para os coletivos.

Proposta 6 – Implantar, o mais rápido possível, a integração temporal do sistema de transporte público, estimulando as empresas a promoverem a integração entre todos os modais disponíveis no momento. Essa integração acompanharia e se adaptaria, gradativamente, à evolução do sistema de transporte público, como, por exemplo, a criação de novas linhas do metrô.

Proposta 7 – O GDF deve rever seus planos com relação à implantação do VLT na W3 pelas seguintes razões: o alto investimento, as dificuldades técnicas diante do traçado urbano da avenida (cortada por diversas travessias) e o tempo de implantação, que seria tão demorado quanto metrô.

Proposta 8 – Os técnicos do GDF deveriam buscar soluções nas ruas, conhecendo de perto a realidade da cidade, em vez de priorizarem alternativas definidas apenas nos gabinetes.

Proposta 9 – Reduzir o número de semáforos em vias de grande circulação de veículos. Esses semáforos, especialmente os

manipulados por pedestres, podem ser substituídos por passarelas elevadas ou passagens subterrâneas.

Proposta 10 – Construir passagem subterrânea para pedestre nas imediações do Tribunal de Justiça-Praça do Buriti, eliminando os semáforos existentes no local. A mesma medida pode ser adotada em locais que apresentam situação semelhante. A medida evitaria congestionamentos na via, daria maior fluidez ao trânsito e aumentaria a segurança dos pedestres.

Proposta 11 – O GDF e as autoridades de trânsito devem ouvir mais os empresários de transportes coletivos na elaboração de políticas públicas para o setor.

Proposta 12 – Repensar o desenvolvimento urbano das cidades brasileiras.

Proposta 13 – Ao criar novas políticas públicas de desenvolvimento urbano, buscar o equilíbrio entre as questões que envolvem transporte público, transporte individual, o uso do solo e as questões que regulamentam esse deslocamento.

Proposta 14 – Nas atividades de trânsito, adequar o número de fiscais e de equipamento proporcionalmente à população.

Proposta 15 – O GDF deve adotar medidas para que os ônibus tenham prioridade de circulação. Entre essas medidas, criar corredores exclusivos para ônibus aproveitando a estrutura já existente da malha viária do DF, com várias faixas de rolamento, mas quase todas dando preferência à circulação de automóveis particulares.

Proposta 16 – Permitir que o Eixão seja usado como via de circulação de ônibus. No Eixão poderia ser implantado corredores exclusivos para ônibus. O mesmo poderia ocorrer no Eixo Monumental.

Proposta 17 – O GDF deve inverter a prioridade que vem sendo dada para melhorar o sistema de transporte, investimento mais na qualidade dos serviços prestados pelos ônibus do que na ampliação da rede metroviária.

Proposta 18 – Medidas de baixo investimento devem ser adotadas para melhorar os serviços dos ônibus, como melhorar os pontos de ônibus das áreas periféricas, construindo abrigos com calçada, iluminação, assentos e placas informando linhas e destinos.

Proposta 19 – O GDF deve repensar a questão do uso do solo ao reestruturar o sistema de transporte, descartando a construção de novas “áreas-dormitórios” em volta das cidades já consolidadas.

Proposta 20 – Rediscutir o papel da indústria automobilística e da inserção de veículos individuais no desenvolvimento urbano, avaliando vantagens e desvantagens econômicas e urbanas.

Proposta 21 – Criar, no âmbito do GDF, a Secretaria das Cidades (a exemplo do Ministério das Cidades) para integrar os órgãos governamentais e coordenar o planejamento urbano.

Proposta 23 – Estudar a implantação do pedágio urbano em determinados horários, dias e áreas, a exemplo do que ocorre, com sucesso, em cidades como Londres e Paris.

Proposta 24 – Estudar a implantação do transporte solidário, em que motorista usa carro particular para transportar, regularmente, vizinhos ou colegas de trabalho.

Proposta 25 – Estudar a proibição de se construir prédios residenciais com garagem. Medida ampliaria o espaço humano, desestimularia a aquisição de automóveis e estimularia o uso do transporte coletivo, que teria de ser melhorado.

Proposta 26 – Retomar a criação de espaço para circulação de carros e pessoas em vias sem semáforos (“shared space”), a exemplo das rotatórias, implantadas no Plano Piloto e praticamente ignoradas nas cidades-satélites. A proposta é que motoristas e pedestres convivem em harmonia, cada um cuidando de si e do outro. Em Turim, na Itália, os semáforos foram substituídos por rotatórias, com redução de 75% do volume de congestionamentos. Em Brasília, no interior das quadras, não há sinal de trânsito. Por isso não tem congestionamento.

Proposta 27 – Implantar semáforos inteligentes em pontos estratégicos. O semáforo inteligente possibilita maior fluidez do tráfego e evita congestionamentos. O semáforo inteligente funciona em vias monitoradas por câmeras de vídeo e por sensores. Conforme o fluxo de veículos, o sinal fica aberto mais tempo ou menos tempo, controlando o tráfego. São Paulo e Rio de Janeiro têm experiências semelhantes. Em Singapura há câmeras de fibra ótica acompanhando cada movimento do

trânsito e os semáforos são todos sincronizados de acordo com o fluxo de veículos.

Proposta 28 – Adotar o horário de trabalho flexível e/ou o horário alternativo de trabalho. O horário comercial seria flexibilizado para que outros períodos de atividades comerciais sejam criados. Dessa forma, além do tradicional horário comercial de 8h às 18h, teríamos o período de 10h às 19h, de 11h às 20h ou de 15h às 20h.

Proposta 29 – Estimular empresas e órgãos governamentais a adotar horários alternativos e incentivar empregados e servidores a cumprir tarefas laborais em casa.

Proposta 30 – Desestimular a comprar de veículos grandes (tipo Ranger) e estimular sua substituição por carros compactos. E neste caso, fomentar a produção de veículos menores para apenas dois passageiros, a exemplo do que ocorre na Europa.

Proposta 31 – Estudar a construção de vias elevadas tanto para linhas de metrô quanto para circulação de ônibus e caminhões.

Proposta 32 – Estimular o uso da bicicleta para o transporte individual, criando, inclusive, o sistema de bicicletas públicas, a exemplo de Paris e Barcelona. A topografia plana da maioria das cidades do DF é fator favorável ao transporte ciclístico. Diante das características do DF, o transporte ciclístico deve ser estimulado para circulação dentro do Plano Piloto e dentro das cidades do DF.

Proposta 33 – Implantar o sistema Veículo Leve sobre Trilhos ou Veículos Articulados sobre Rodas, mas antes considerar se o custo-benefício justifica o alto investimento.

Proposta 34 – Estimular o debate sobre a criação (ou recriação) de empresas federais especializadas no planejamento do sistema de transporte público nacional, a exemplo da extinta EBTU e GEIPOT.

Proposta 35 – Estimular o debate sobre o crescimento da frota individual e seus efeitos sobre o trânsito e o meio ambiente das cidades. Esses debates devem buscar soluções que ao mesmo tempo não provoquem a desestabilização da economia, restrinjam o crédito para compra de automóveis e não impeçam a aquisição do bem por parte daqueles que não possuem carro próprio.

Proposta 36 – Considerando que o maior fluxo de veículos em Brasília é em direção à Esplanada dos Ministérios, adotar o sistema de rodízio de veículos nessa área.

Proposta 37 – Ampliar o número de empresas que exploram o transporte coletivo.

Proposta 38 – Democratizar e ampliar o debate sobre os problemas e soluções para o sistema de transporte público.

Proposta 39 – Promover discussões sobre o modelo de cidades que o Brasil deve ter: pequenas, médias, grandes, gigantescas. Propor modelo de crescimento para essas cidades.

Proposta 40 – Realizar mais fiscalizações relâmpagos e itinerantes sobre os transportes coletivos.

Capítulo 5 : Experiências de Órgãos de Trânsito na Gestão de Frotas.
Painel 5

Proposta 1- Normalmente, são os órgãos de trânsito municipais que tratam da circulação, fluidez e mobilidade

Desafio 2- O princípio da gestão de frota é permitir a circulação e a fluidez, conseqüentemente, a mobilidade é nosso grande desafio para todas as cidades, todos os municípios.

Desafio 3 - O crescimento da frota de veículos motorizados é outro desafio para a gestão da frota. Todos, alimentamos o sonho de consumo e queremos ter um veículo, independente termos condições ou preocupações em mantê-lo física e legalmente regular perante o órgão de trânsito e em condições de trafegabilidade.

Desafio 4 – A estrutura do Distrito Federal e sua concentração de serviços e de moradias em lugares distintos e distantes traz problemas inevitáveis de circulação e fluidez e conseqüentemente de mobilidade.

Desafio 5 – Em Brasília, falo como usuária, a abrangência do transporte público é precária. Em algumas áreas não existe o transporte público. Então, o grande desafio é ter um sistema que abranja todos os locais para permitir que o cidadão tenha a opção de poder utilizar o transporte público.

Desafio 6 - Descarte da frota inservível. Precisamos ter políticas de só permitir o uso da via por transporte público em condições de segurança, com manutenção adequada.

Desafio 7 - Todos se referiram aqui ao transporte público com qualidade. Vemos o transporte público com qualidade com faixas exclusivas para os ônibus, as passagens, os elevados. No outro painel todo mundo falou sobre isso. O cidadão só deixará o carro em casa se tiver um transporte público de qualidade.

Proposta 8 – Implementar políticas de estacionamento e circulação regulamentares. Primeiro, oferecendo um transporte público de qualidade.

Proposta 9 - Restringir a circulação de veículos automotivos individuais quando e onde houver opção para o cidadão utilizar um transporte público de qualidade.

Proposta 10 – Implantar estacionamentos rotativos, que já há na maioria das cidades, para permitir a rotatividade e, conseqüentemente, mais pessoas utilizando a mesma área.

Proposta 11 – Operar o planejamento viário e implantar a inspeção técnica veicular, que ainda não foi regulamentada, para tirar da via pública os veículos que não oferecem condição de regularidade ou de ser recuperável.

Proposta 12 – Agilizar a discussão na Câmara Federal sobre a inspeção técnica veicular.

Proposta 13 – Implantar e manter sinalização adequada nas vias urbanas.

Proposta 14 – Estudar soluções para as rotatórias ou rotativas. Amplamente utilizadas em Brasília e que são soluções para pouco volume de tráfego.

Proposta 15 – Reduzir o excesso de semáforos e utiliza-lo apenas, se houver um fluxo intenso.

Proposta 16 – Implantar ondas verdes na sinalização, Nas vias com vários sinais, eles devem ser sincronizados e inteligentes, para que o fluxo seja contínuo, para dar tempo dos veículos atingirem a maior distância possível sem parada.

Proposta 17 – Monitorar os pólos atrativos de trânsito, estudar profundamente os empreendimentos e adequar a via para receber aquele pólo atrativo de trânsito ou não permitir sua implantação.

Proposta 18 – Gerir com autoridade e competência as liberações de interrupções eventuais das vias para shows e manifestações, com estudos e planejamento da circulação alternativa, com autorização e informação para os prédios afetados, com a preocupação de garantir a mobilidade adequada da cidade.

Desafio 19 – Precisamos, quando de um evento cultural autorizado, implantar a sinalização adequada, definir os locais de

estacionamento, manter a fiscalização e a garantia da obediência às leis do trânsito, em todo lugar e a qualquer hora.

Proposta 20 – Lutar para que a expressão “risco de dano em potencial” seja superada ou revista a forma de interpretação que tem dificultado a ação da fiscalização e a autuação de condutores fiscalizados.

Proposta 21 - As campanhas educativas e a fiscalização têm que ser permanentes. E a fiscalização tem que ter consequência com a punição dos reais infratores.

Proposta 22 – Reduzir o tempo de tramitação das punições que é muito longo e gera impunidade.

Proposta 23 – Sincronizar a ação dos agentes fiscalizadores. Muitas vezes, onde a polícia está atuando, não está o agente de trânsito, nem no local do acidente para atuar administrativamente.

Proposta 24 - Possibilitar o órgão de trânsito a autuar, administrativamente. Além da questão criminal, quando existem vítimas fatais ou com seqüelas irreversíveis, a demora de um processo punitivo pode demandar quatro, cinco anos sem chegar ao final e sem a punição do infrator.

Proposta 25 - Precisamos dessa fiscalização e que essa fiscalização tenha retorno para a Sociedade, com a punição dos envolvidos em acidentes fatais ou com vítimas.

Proposta 26 - Precisamos mudar a legislação. Temos praticamente seis instâncias, três em relação à multa pecuniária e mais três em relação à penalidade de suspensão. Não tem sentido isso.

Proposta 27 – Possibilitar a suspensão sumária do direito de dirigir na segunda fase do processo. O acusado teve três instâncias, a defesa prévia, a JARI e o CETRAN, na multa pecuniária. Acho que a segunda fase não deveria ter mais três instâncias, teria que ser sumária para razões finais e aplicar a segunda penalidade, que é originária do auto infracional. Então, não tem sentido termos seis instâncias.

Proposta 28 – Apoiar o DENATRAN e o CONTRAN, para que encampem a mudança dessa legislação, para agilizar o processo punitivo, diminuindo essa série de instâncias, facilitando a operacionalidade do órgão de trânsito e a punição do infrator.

Desafio 29 – O Desafio é aumentar a fiscalização e aumentar também a capacidade do DETRAN de analisar os recursos e mais recursos e, dando condições de agilidade que o processo exige para a punição dos infratores.

Proposta 30 – Utilizar técnicas de distribuição matemática de modo a garantir que a frota tenha uma distribuição eqüitativa de numeração terminal de placas de modo a permitir ao órgão que trata da circulação a possibilidade de inibir ou diminuir a circulação, fazer rodízios e ao DETRAN um atendimento eqüitativo.

Proposta 31 – Os DETRANs não são órgãos cartoriais, além de emitirmos documentos, gerimos a frota e isto é importante. Nós atuamos e compartilhamos convênios com os municípios. Brasília é diferente, mantém toda a responsabilidade.

Proposta 32 – O CONTRAN e DENATRAN estuda a possibilidade de estender todas as multas a todos os agentes institucionais, sem diferenciais de multas municipais, estaduais e federais.

Proposta 33 – O DETRAN deve compartilhar ao máximo as suas informações, dados estatísticos da frota e de acidentes para acompanhamento pelas demais instituições e com os municípios.

Proposta 34 - O DETRAN precisa ter controle sobre suas informações, seus cadastros, não ficar na mão de terceiros, ter controle sobre o parque de máquinas e o gerenciamento dos sistemas, é importante, manter toda a gerência do processo.

Proposta 35 – Manter sistemas operacionais de controle de placas de aluguéis e outras placas, mantendo um gerenciamento em acordo com os municípios e demais instituições de segurança e controle.

Proposta 36 – Manter um sistema de controle de apreensão de veículos, gerenciado pelo DETRAN, com módulos destinados ao município que tiver seu depósito de veículos apreendidos onde todo o processo é ligado ao sistema de débitos. Só liberando após o pagamento de todos os débitos, independente de ser do Estado ou do Município.

Proposta 37 - Mesmo que o DETRAN esteja mantendo a guarda do veículo, compartilhada com o município, se ele tem uma multa de transporte, que não é competência do órgão de trânsito, ele tem um link. Se o veículo for apreendido por questões de transporte, ele vai ao município, paga a multa e o município libera no próprio sistema do DETRAN. Então, o DETRAN enxerga essa liberação de transporte e faz a liberação relativa a trânsito, cobrando as multas vencidas e as diárias e o reboque, se for o caso.

Proposta 38 – Partilhar os depósitos de veículos apreendidos com os órgãos rodoviários e com os órgãos de trânsito municipais.

Proposta 39 – Desenvolver a fiscalização compartilhada. Fazer as fiscalizações com o município não só ajudando na fiscalização do transporte, mas de trânsito como um todo, e também com a questão do transporte escolar. Atuando em conjunto com os municípios e os órgãos rodoviários em fiscalizações compartilhadas.

Proposta 40 – Desenvolver apenas blitz eletrônica. Levando para o campo, o cadastro apenas dos veículos, com débitos e com restrições. Tendo acesso direto. A blitz detecta o veículo irregular ou com restrições e comanda o agente que retira o veículo de circulação para autuação ou regularização.

Proposta 41 – Blitz para retirada de veículos sem condição de trafegabilidade e por questão do transporte irregular, junto com o DER e a Polícia Rodoviária Federal nas rodovias estaduais e nas rodovias federais.

Proposta 42 – A defesa do transporte público é essencial para a sua qualidade e retorno financeiro, apenas a fiscalização nos dois sentidos. Na garantia da não concorrência desleal, inibindo o clandestino e na garantia da qualidade do próprio transporte público, fiscalizando a qualidade e o atendimento do serviço de transporte público. A fiscalização é que quebra o ciclo de auto-depreciação do sistema.

Desafio 43 - Precisamos otimizar a fiscalização, porque pela nova legislação, não se exige mais a comprovação do pagamento do IPVA, não é porte obrigatório a comprovação de pagamento. Então, a fiscalização da inadimplência só vai acontecer agora, no segundo semestre.

Proposta 44 - Quem gere a circulação é o município, o Distrito Federal une as instâncias, e além da parte mais burocrática,

documental e das condições prévias para veículos e condutores atuarem resta ao DETRAN, sua missão precípua que é a formação do condutor.

Proposta 45 - Temos a visão da CNH como um diploma., que só pode ser entregue, como qualquer outro diploma profissional, se tiver condições para isso. Condições físicas, psicológicas, formação teórica e prática.

Desafio 46 – Desafio do DETRAN é mudar essa visão de habilitação como prêmio por ter atinge dezoito anos, temos que ter no trânsito também esse conceito do diploma, da especialidade, da formação cada vez maior, porque o risco da integridade física no trânsito é muito maior do que em qualquer outro profissional.

Desafio 47 – Efetivar a implantação do provão para todos os examinadores e instrutores de trânsito. É uma batalha antiga nossa trazer para a CNH os conceitos já testados na educação regular brasileira. Acho que isso é fundamental.

Desafio 48 – Efetivar uma mudança cultural na sociedade quanto ao acidente de trânsito: de modo a que ela não aceite o comportamento infrator no trânsito. Que ela reaja com indignação a qualquer avanço de sinal, desrespeito à faixa de pedestre, etc.

Desafio 49 – Responsabilizar a sociedade, não apenas os órgãos de trânsito, sobre o comportamento responsável no trânsito. Não é uma questão de educação (ignorância das leis) de trânsito, toda criança sabe que não se deve avançar um sinal vermelho, mas no entanto, é a infração mais cometida no Brasil. É necessário, uma mudança cultural da Sociedade.

Desafio 50 – Mudar o nosso próprio comportamento de aceitação da infração de trânsito como algo menor, que não nos põe em risco, etc., ele jamais será coibido meio de multa, apenas por meio da indignação pública, como foi com o fumante em lugar fechado, etc.

Proposta 51 - Os DETRAN devem auxiliar e integrar com as demais instituições na gestão dessa circulação dos veículos com vários mecanismos essa questão do controle da regularidade da frota.

Proposta 52 - As blitz inteligentes, com a participação do conselho de representantes da sociedade - que venha garantir a circulação só de frota regular.

Desafio 53 – Implementar a inspeção veicular que está por ser regulamentada.

Desafio 54 – Implementar o controle veicular por sistema de Chip que venha a garantir avanço na área de controle de tráfego, da circulação, da regularidade.

Desafio 55 - Não dá para discutir mobilidade sem discutir uso do solo, transporte e trânsito. E também não dá para discutir trânsito, sem integração entre os DETRAN, as administrações das cidades e as demais instituições.

Desafio 56 - Ao discutir trânsito, temos que mudar o paradigma. Não dá mais, para pensar a cidade para veículos. A cidade tem que ser pensada para as pessoas.

Desafio 57 – São os belos corredores de ônibus que estão sendo implantados em Brasília e eles estão orientados para a valorização do transporte público.

Desafio 58 - Mas as obras de arte (de engenharia) como trincheiras, viadutos, torres, viram verdadeiros pontos turísticos, resolvem os pontos de congestionamento da cidade, tornam-se orgulho dos governantes, a população aplaude, Mas constituem uma sinalização inadequada para a cidade do futuro, no meu entendimento.

Desafio 59 – De forma totalmente equivocada, alguns prefeitos estão asfaltando todas as ruas, dos bairros mais afastados, às grandes avenidas, corredores, o asfalto está sendo colocado para definir a primazia do veículo sobre as pessoas. Estes investimentos não deixam de ser uma sinalização simbólica para a Sociedade, compre o seu veículo, que nós vamos resolver o seu problema. E não vamos. É exatamente o contrário.

Proposta 60 - Temos que sinalizar para a Sociedade – e a Sociedade recebe muito rapidamente a sinalização – no inconsciente coletivo que, se você quiser andar de veículo, você vai chegar mais atrasado, de forma mais lenta do que se você for de transporte coletivo.

Proposta 61 – Esta é a realidade que precisa ser mudada, vi hoje, uma comparação: uma pessoa de metrô e outra de veículo chegaram ao mesmo tempo no ponto.

Desafio 62 - Não se muda o comportamento das pessoas se não mostrarmos a vantagem dessa mudança de comportamento, se não mostrarmos para elas que andar de carro é mais lento, queira ou não, do que andar de transporte coletivo – Mas isto tem que ser verdadeiro.

Desafio 63 - Tem que ser a prioridade nossa, como gestores, criar corredores onde os ônibus circulem sem interferência e tornem verdadeira a prioridade para o transporte coletivo.

Desafio 64 - O Brasil tem uma dívida histórica, com o transporte metroviário e ferroviário. É uma dívida que tem que ser resgatada. O custo é alto para implantação do metrô. Mas se não pensarmos nisso logo, quando necessitarmos não vai se ter mais possibilidade de implantar a solução.

Proposta 65 – Foi em períodos de recessão, que os países enfrentaram, expandindo suas linhas metroviárias e ferroviárias.

Proposta 66 - Temos que defender, como solução para o nosso País, o resgate da dívida histórica que temos com o transporte ferroviário e metroviário, porque o custo alto que nós temos de fato é o custo de 25 bilhões de reais que o Brasil gasta com acidentes de trânsito sobre asfalto, roda, esse modelo que está colocado aí hoje.

Proposta 67 - Investir em transporte sem acidentes é pensar o Brasil que vai diminuir o problema na saúde, vai diminuir os leitos hospitalares ocupados com acidentados de trânsito, é pensar na economia do Brasil com a Previdência quebrada, por causa das pessoas que perdem a capacidade produtiva, porque se acidentam no trânsito.

Desafio 68 – Sem catastrofismo, precisamos valorizar, dar sentido social às vítimas dessa tragédia que são os acidentes de trânsito. Se há mortes por chacina, duas, três, cinco, dez, há uma discussão internacional. Se morre cem em um avião que cai, há uma justa comoção social. Agora, morrem cem por dia em acidente de trânsito, é normal, é uma estatística, é um número. Este é o preço da modernidade, é um acidente de trânsito. Temos que quebrar esta acomodação social, quebrar este paradigma que acidente é fruto do progresso.

Proposta 69 - É importante desmistificar esse negócio da campanha educativa em relação a acidentes. Desrespeito às regras sabidas e conhecidas. Atitudes de desprezo em relação à própria vida, pessoas que avançam o sinal vermelho, muitas vezes embriagadas, que

não colocam o cinto de segurança nos seus filhos, não se pode dar a desculpa de falta de campanha educativa, ou chamar às conseqüências dessas atitudes de acidentes. Não é isso que chamo de acidente.

Desafio 70 – Temos que dar o nome certo a estes crimes de trânsito. Indigna-me, quando o repórter fala que falta campanha educativa, por isso estão morrendo pessoas no trânsito.

Desafio 71 - É claro que é uma obrigação do Poder Público fazer campanha educativa, é obrigação de todos os órgãos do sistema nacional de trânsito. Está lá no Código de Trânsito.

Desafio 72 – Dar o nome e o destino certo para às pessoas que criam as condições para uma ocorrência fatal no trânsito – vencer a necessidade de criar desculpas para os acidentes.

Desafio 73 – Encarar com seriedade aqueles que repetem a frase da indústria de multa: “a multa tem que ser só para os outros, para mim não vale”, como se existisse multa para quem anda certo no trânsito.

Desafio 74 – Temos que sinalizar corretamente para as pessoas, a cidade é feita para as pessoas, não se pode criar desculpas para o acidente e por a responsabilidade na falta de campanhas educativas. Vencer esse caos social que estamos vivendo requer mudanças de paradigmas, quebras de padrões e valorização da formação do condutor interagindo totalmente com essa questão do controle da frota.

Proposta 75 - A cidade do futuro é uma cidade feita com largas vias, muito grandes, sobre trilhos e com transporte de bicicleta também, com transporte de pedestres com segurança, com prioridade absoluta para a bicicleta que tem que ser um transporte seguro.

Proposta 76 – A cidade do futuro deve ser segura para o pedestre, o cadeirante, o portador de necessidade especial terá calçadas rebaixadas, faixas de pedestres respeitadas e sinalização adequada em todos os sentidos.

Proposta 77 – Inverter a valorização do status do veículo para o status da vida, nosso bem maior.

Proposta 78 – Mudar o comportamento de uma cidade, não é impossível, as pessoas estão havidas de cidadania e aderem muito

rápido aquilo que pareça cidadania, o respeito ao próximo, desde que isso seja simbolicamente bem-sinalizado.

Proposta 79 – Levar ao cidadão a se responsabilizar na forma da lei com a sinalização e o planejamento de trânsito na sua cidade. Está lá no CTB art.72 que todo cidadão tem o direito de solicitar os órgãos de trânsito, qualquer implantação de sinalização, mudança de sentido de via, projeto de engenharia de tráfego.

Proposta 80 - O Código de Trânsito Brasileiro tem instrumentos interessantes nessa questão da cidadania. Muitas pessoas só vêem o lado da multa, mas está lá, por exemplo, no art. 1º, § 2º a responsabilização direta dos órgãos públicos em relação à omissão ou erro de projeto.

Proposta 81 – Ensinar a sociedade a acionar o poder público, como sua responsabilidade direta, nos casos de erro ou omissão de projeto, estratégia inadequada de gestão do trânsito ou qualquer fato que venha a dar causa a acidente.

Proposta 82 – Divulgar que, não só erro, omissão também da ação do poder público pode ser acionado diretamente pela Sociedade. Ensinar a sociedade a acionar o Poder Público na omissão de projeto, na omissão de estratégia adequada. Ela tem condição muito melhor de saber o problema do trânsito do que os engenheiros, que são uns poucos nos órgãos de trânsito. Então, ele tem o direito de solicitar por escrito e receber resposta.

Proposta 83 – Divulgar o art. 73 onde fala que o órgão de trânsito é obrigado – não é mais uma faculdade, é uma obrigatoriedade – a responder por escrito quando vai implantar aquela medida se é ou não tecnicamente adequada. É papel do técnico, definir qual será a medida tecnicamente adequada e quando vai ser implantada, etc..

Proposta 84 - Somente através de um gerenciamento efetivo é que se consegue controlar uma frota de mais de um milhão de veículos. Temos que trabalhar muito com o apoio da informática.

Proposta 85 - A razão deste seminário é buscar uma verdadeira política de Estado voltada para a mobilidade urbana e que contemple todos os aspectos necessários a uma visão holística do assunto.

Proposta 86 – Precisamos abordar o assunto das formas mais diversas possíveis. Não só naquela visão do técnico sentado na cadeira, mas, também buscando respostas da Sociedade, de especialistas, de organismos outros que trazem propostas interessantes.

Desafio 87 - Qual é o desafio? O desafio é conciliar a fluidez com segurança, acessibilidade, priorizando-se a defesa da vida.

Desafio 88 - Quando falamos de respeito à faixa de pedestre, Não nos fixamos só na faixa. Mas sim, no respeito ao pedestre, que requer uma visão especial, por parte de todos nós técnicos e, mais ainda, por parte dos motoristas.

Desafio 89 - Buscar a redução do número e da gravidade dos acidentes, dos congestionamentos e obstáculos à acessibilidades, todos considerados deseconomias do trânsito.

Desafio 90 - Deve-se dar ênfase à análise dos modos de transporte não-motorizados, ou de baixo impacto poluente. A bicicleta, por exemplo, pode ser utilizada não só para lazer, mas também para trabalho e estudo.

Proposta 91 - Dois objetivos importantes das políticas públicas: transporte público e bicicleta. São dois caminhos que temos que buscar.

Proposta 92 – Implementar o Projeto Trânsito Inteligente, com ações de curto, médio e longo prazo. A sociedade que respostas rápidas. O caminho é a instalação das câmeras de vídeo para monitoração do trânsito, os painéis para indicar aos motoristas qual é a melhor via, se tem algum problema, colocados em pontos estratégicos, divulgando informações em tempo real.

Proposta 93 – Com o sistema de câmeras teremos as informações através do monitoramento em tempo real e a informação ao condutor: “está fechada a EPTG, use a Estrutural. Fechou a descida do Colorado, use o caminho para o Paranoá”.

Desafio 94 – Precisamos sair deste seminário – ele se encerra hoje, fisicamente, mas ele continua aberto no DETRAN, seja presencialmente, ou através do *site* – com propostas para a política de transporte e de trânsito que possam ser rapidamente implementada.

Desafio 95 – Há ações emergenciais paliativas que precisamos implementar para reduzir os congestionamentos, reduzir os acidentes, e mortes nos acidentes, mas dentro dos limites de efetivos, de recursos que temos de superar com criatividade e tecnologia.

Proposta 96 – Continuar a implementar medidas administrativas punitivas. Punindo com rigor o que dirige embriagado, o que está com licenciamento vencido, o que está com uma pontuação excessiva.

Proposta 97 - Respeito ao pedestre não só na faixa.

Proposta 98 - Incentivo ao uso da bicicleta, com uso de adesivos de incentivo e informação.

Proposta 99 - Campanhas para uso do transporte público.

Proposta 100 – Implementar parceria com os Alcoólicos Anônimos, no combate e aconselhamento aos que dirigem sob efeito do álcool.

Proposta 101 – Envolver o Sindobar os Alcoólicos Anônimos, no processo de educação e acompanhamento desses infratores.

Proposta 102 – Implantação dos bicicletários nas estações e em destinos específicos a partir de cada estação e em zoneamento próprio a ser indicado pelos próprios ciclistas.

Proposta 103 – Buscar a produção de uma lei que obrigue todos os prédios sejam públicos ou privados a definir um local seguro como bicicletário.

Proposta 104 – Implantar o motorista nota 10, com reconhecimento pelo fato de não ter cometido infração no ano e com mais alguma informação de interesse dele.

Proposta 105 - Punir quem infringir a lei e premiar aquele que está cumprindo, que está fazendo a coisa de forma correta há muitos anos.

Proposta 106 - Pensar as cidades para as pessoas, tem que ter consequência na gestão do trânsito, na educação do trânsito e no próprio funcionamento do Detran.

Proposta 107 - Lançar medidas de educação dentro do trânsito como propostas pela Direduc do DETRAN: As escolas, os vídeos, essa parceria será feita imediatamente.

Proposta 108 – Implementar um sistema de controle que evite que ônibus de linha que seja substituído continue com placa de aluguel.

Proposta 109 – Garantir a integração entre o órgão que gerencia o transporte e o órgão de trânsito, para gerar o bloqueio administrativo e impedir a renovação de licenciamento de ônibus que deixou de ser de linha, sem a transformação para a placa de particular.

Proposta 110 – Achar uma formula para incentiva as caronas solidárias. Superando a situação atual de multar qualquer um que dê carona como transporte pirata.

Proposta 111 – Buscar incentivos para essas chamadas caronas solidária.

Proposta 112 - o DETRAN deve contribuir com campanhas educativas para a utilização do transporte público. Incentivamos o transporte escolar e a carona escolar entre moradores do mesmo edifício e outras iniciativas desse modo.

Proposta 113 – Manter com parceira a fiscalização do transporte escolar e acompanhar as denúncias do Sindicato dos Transportadores Escolares que identificam carros particulares usados em atividades remuneradas de transporte, inclusive escolar.

Proposta 114 – Inibir o excesso de passageiros no transporte comum levando os escolares.

Proposta 115 – Incentivar os órgãos de trânsito, das diferentes Unidades da Federação, a reunirem, periodicamente, os seus diretores e técnicos para compartilhar idéias, tecnologias, acertos, erros.

Proposta 116- Aclarar o papel do DETRAN na mudança do paradigma de transportes, priorizando o transporte coletivo a bicicleta, a possibilidade de caminhar, em detrimento do automóvel.

Proposta 117 – Criar mais condições para que a Sociedade debata o assunto trânsito, como este evento. Não só como especialistas falando para especialistas, mas buscando na Sociedade as soluções.

Isso é importante, é um avanço que trouxe o Código de Trânsito que a Sociedade, cada vez mais, discuta este assunto.

Proposta 118 – O DETRAN tenha mais iniciativas diretas quanto a garantir a fluidez, a gestão de bicicleta, a gestão do transporte, mesmo buscando parcerias, convênios, etc.

Proposta 119 – Informar à população as rotas disponíveis do sistema de transporte público de Brasília, além de trabalhar com afinco para manter a regularidade dos horários. Às vezes se deixa e utilizar o transporte público, por conta da falta de informação da regularidade do tempo.

Proposta 120 - Precisamos nos unir e os órgãos de trânsito, mesmo não trabalhando com esse sistema diferente de Brasília, têm que estar sempre presentes nas reuniões, nas audiências públicas, nas Assembléias Legislativas, nas Câmaras Municipais, sempre participando quando se interliga o assunto trânsito e transporte.

Proposta 121 – Fazer uma estimativa de qual percentual da frota diminuiria com o controle efetivo através de inspeção veicular, uma maior fiscalização da condição tributária dos veículos e implementar esta ação. Avançar, vencendo os impedimentos legais, criando bancos paralelos, etc.

Proposta 122 – O DETRAN precisamos tomar iniciativa no sentido de baixar o veículo quando acontecer um acidente de grande monta, aproveitamos a oportunidade para cobrar a questão do dano, para não voltar à circulação aquele veículo de grande monta.

Proposta 123 - Definir parâmetros para a fiscalização colocar bloqueio em registro de veículos envolvidos em acidentes de grande monta, obrigando ao proprietário a baixar o veículo e não retornar através de fraude ou até sem a mínima condição de segurança.

Proposta 124 – Ampliar o exame prático de motocicleta e fazê-lo em ambiente aberto em condições reais de simulação das dificuldades do trânsito.

Proposta 125 – Exigir a habilitação na Categoria A para condutor de motocicleta antes dele se habilitar na Categoria B e avançar nessa questão da habilitação de motocicletas, ampliando as exigências hoje são mínimas.

Proposta 126 – Introduzir maior qualidade nos examinadores de habilitação. Como Professores universitários, por exemplo. Dando o conceito de CNH como um diploma. Tanto no exame teórico, como no prático, pode-se usar um doutor, um mestre. Porque a formação acadêmica dele dá condições melhores para examinar o condutor como cidadão, não só a destreza para conduzir a moto ou o veículo.

Proposta 127 – Discutir a atividade que o motociclista exerce e se for atividade remunerada, tem que ter a especialidade. Tem que ter outro tipo de treinamento e de exame.

Proposta 128 – Acelerar a discussão da proposta que a Câmara Temática de Habilitação fez uma proposta para o CONTRAN – para mudança nos exames e na formação do condutor de duas rodas, no sentido de aumentar a carga horária também, porque o Centro de Formação de Condutores estava só enfocando os veículos de quatro rodas. E, na realidade, precisamos dar uma visão geral da legislação de trânsito para todos os tipos de veículos, inclusive os de duas rodas.

Proposta 129 – Instruir os agentes de trânsito e os policiais militares que prestam assistência a acidentes de trânsito com vítimas, causados por motoristas alcoolizados, a irem ao hospital onde estes estão sendo atendidos para constatar a embriaguez e, a partir daí, tomar as devidas providências.

Proposta 130 – Fazer a cidade orientada para pessoas é como o Eixão do Lazer aos domingos, com acesso restrito a pedestres, atletas e ciclistas que circulam livremente pela via. Deve-se ampliar e incentivar o lazer nas vias comumente utilizadas por carros e, assim, orientar a cidade para as pessoas, também nas outras cidades.

Proposta 131 – Retomar a campanha da Paz no Trânsito, que envolveu a Sociedade, que foi para a rua para exigir paz no trânsito é um exemplo de Brasília para o Brasil, sem a participação da Sociedade, não adianta o Poder Público ficar gritando, falando que vai multar, que vai suspender, que vai cassar. Não adianta.

Proposta 132 - É simbologia. Temos que transmitir para a Sociedade a simbologia da cidade que queremos. Uma cidade feita para as pessoas, que as pessoas possam viver em harmonia e com cortesia, não com violência no trânsito.

Proposta 133 – Tem-se que atentar muito para os aspectos simbólicos, não só para os aspectos técnicos. A Sociedade percebe

muito isso. O inconsciente coletivo é movido muito pela questão simbólica. Acho que essas experiências de Brasília foram exemplares para o Brasil todo.

Proposta 134 - Idealizar uma cartilha, com linguagem acessível, apresentando à comunidade soluções práticas, para ajudar na solução do trânsito em Brasília, impressa com parceria de empresas públicas ou privadas.

Proposta 135 – Como a CNH é uma concessão do Estado, seria prudente uma avaliação anual para a sua renovação, em conjunto com a avaliação do condutor.

Proposta 136 – Fazer maior utilização da possibilidade prevista no Código do diretor do órgão de trânsito, a qualquer momento, em virtude de acidentes, em virtude do modo de agir do motorista, em virtude da pontuação, exigir cursos de reciclagem.

Proposta 137 – Em virtude do crescente número de automóveis e de acidentes, mais de 150 pessoas morreram este ano no Distrito Federal. O Governo Federal deve descontingenciar os recursos do FUNCET.

Proposta 138- Envidar esforços para que o Congresso Nacional decida colocar 1 bilhão de Reais que estão disponíveis na área de trânsito no FUNCET, mas que não estão no orçamento, por isto não pode ser gasto.

Proposta 139 – Aplicar, efetivamente nas ações indicadas de trânsito os 95% dos valores das multas, que são aplicados pelos órgãos municipais e estaduais, para que retornem para o setor de trânsito.

Proposta 140 – Envidar esforços no sentido de mudar a mentalidade dos gestores públicos de que governar, não é só construir viadutos e vias, em privilégio dos carros e detrimento dos atletas e de pedestres.

Proposta 141 – Retomar o programa “Paz no Trânsito”, com atitudes, educação no trânsito nas escolas públicas, particulares e mesmo nas empresas.

Proposta 142 - Retornar o placar da vida, mostrando os índices de acidentes de trânsito, mortes fatais, com estatísticas,

acidentes sem vítimas, acidentes com motocicletas. Nas estações do metrô o bicicletário, ciclovias e vagões do Metrô com porta bicicletas.

Proposta 143 – Cadastrar os “flanelinhas” junto ao Governo, Polícia Militar, Civil e Administrações Regionais.

Propostas 144 – Dar ênfase aos esforços de implantação de fábricas de bicicletas elétricas que já chegaram no Nordeste e também no Rio Grande do Sul.

Proposta 145 – Aprender a conviver com o crescimento da moto no trânsito e destinar espaços muito maiores para ela e para a bicicleta elétrica.

Proposta 146 – Orientar as campanha educacionais para o pedestre. A situação permanente do cidadão é de pedestre. Buscar um pedestre respeitador da legislação de trânsito, de cuidar de sua cidade, utilizando-a com segurança, com acessibilidade, com mobilidade e com fluidez para os veículos, principalmente, no transporte público.

Capítulo 6 : Fiscalização e Educação para o Trânsito em Brasília.

Afirmativa 1 – Vamos organizar o nosso pensamento, e, depois, propor alguns questionamentos relacionados à educação e ao automóvel que na hora em que apareceram nas cidades brasileiras, cheirando mal e fazendo barulho, a vida do brasileiro mudou.

Afirmativa 2 - Mudou a linguagem, trouxeram para o Brasil termos importados e novas siglas de associações de automóveis. O vestuário das pessoas também mudou, as mulheres começaram a trajar alguns lenços na cabeça, para andar naquele veículo novo. O relacionamento entre as pessoas mudou, porque era maravilhoso sair com um homem que tinha carro, a pessoa que tinha carro era totalmente respeitada.

Afirmativa 3 - Inclusive o Henrique Santos Dumont tem uma passagem ótima que ele faz uma reclamação para o Governo de São Paulo, dizendo que o Governador tinha que imediatamente arrumar aquelas ruas, porque o veículo que ele tinha trazido para o Brasil, que fazia o maior sucesso e a maior propaganda para o Estado, aquele calçamento acabava com os pneus do seu carro. Então, que tratasse de arrumar a cidade para o carro dele andar!

Afirmativa 4 - A concepção arquitetônica das residências mudou também. E eu mostro uma cena ali antes da chegada do automóvel, ainda com os bondes, as entradas laterais e depois, aqui, mais recentemente, as garagens. Toda a estrutura arquitetônica das residências foi modificada para receber esse veículo. Antes, tinham essas entradas laterais, depois, ficou bonito mostrar que se tinha carro. Então, se destruíam os jardins das casas, para pôr o carro bem na frente.

Afirmativa 5 - Depois, começaram a roubar os carros e colocaram o carro para dentro de casa, com as garagens trancadas, e aquele automóvel passou a fazer parte da família, ali do lado da sala de jantar, a garagem dentro de casa.

Afirmativa 6 - sobretudo, mudou as cidades. As cidades se prepararam para o automóvel. As pessoas se prepararam para o automóvel, e nós, desde 1800, criamos a cultura do automóvel, a cultura do transporte individual.

Desafio 7 – Como poderão conviver nas cidades brasileiras 180 milhões de pessoas, 50 milhões de veículos registrados, aproximadamente, em março de 2009, e com previsões de que em 2020 tenhamos 137 milhões de veículos?

Afirmativa 8 - Nem as cidades planejadas, a exemplo de Brasília e outras cidades, conseguem saber onde botar esses veículos e, sobretudo, os automóveis que cada dia são maiores, bonitos e carregando uma única pessoa? As grandes caminhonetes, com uma única pessoa dentro.

Desafio 9 - O que cada um de nós, na sua área de trânsito, vai poder fazer para conviver com esta realidade ? Porque é esta a realidade que temos.

Afirmativa 10 - Se nos reportarmos á História, essa preocupação com o automóvel ou essa preocupação espacial não é recente, tampouco a preocupação com os acidentes.

Afirmativa 11 - Charges de 1950 que já falavam de engarrafamentos. Fotos, em São Paulo de 1930/40 mostram congestionamentos absurdos.

Afirmativas 12 – Já se escrevia em 1920. “Automóveis e bondes precisavam ser educados, por guardas, para que não se destruíssem nas inúmeras esquinas. O transporte público precisava, cada vez mais, indicar para os usuários, através de números, nomes e cores, seus inúmeros destinos pelos vários bairros e ruas das cidades que cresciam.”

Afirmativa 13 - Claro, que esse automóvel que chegou, que apareceu de repente causou também uma euforia e começou a causar sérios problemas já desde o seu início. Portanto, falamos hoje dos problemas dos acidentes de transito.

Afirmativa 14 - Temos que saber ler as estatísticas, porque, é claro que em 1920, a população era reduzidíssima, assim como a frota veicular, mas o fato é que já ocorriam os acidentes e que já existia toda uma preocupação nesse sentido.

Afirmativa 15 - O que não se imaginava, é claro, é que, em 1950, se implementasse a indústria automobilística neste País, de uma forma absurda, e que na Região Sudeste, sobretudo, no Rio de Janeiro e

São Paulo, houvesse o *boom* que ocorreu depois da implementação. Isso aí é bem antes.

Afirmativa 16 – João do Rio, 1911– escreve: *“O automóvel é o grande tentador. Não há quem lhe resista, desde o dinheiro ao amor. O dinheiro precisa de automóveis para mostrar quem é: o amor serve-se do automóvel, para fingir dinheiro e apressar conquistas. Por São Patrício, patrono dos automóveis, já reparaste que julgam os homens pelo automóvel? Automóvel, senhor da era, criador de uma nova vida, ginete encantado da transformação urbana, cavalo de Ulisses posto em movimento por Satanás, gênio inconsciente de nossa metamorfose.”*

Afirmativa 17 - Acho legal dizer que o automóvel é exatamente o gênio inconsciente da nossa metamorfose! É a representação clara dessa coisa do amor e do dinheiro.

Afirmativa 18 - E nós, brasileiros, nascemos com essa cultura, com essa paixão pelo automóvel, paixão talvez desmedida por não ter nenhum incentivo ao transporte coletivo, por ter e ser bombardeado o tempo todo com questões voltadas à compra de um automóvel, porque ter um automóvel é sinônimo de *status* social, é sinônimo de inclusão, é sinônimo de machismo, quanto mais bonito for o automóvel, mais se consegue se incluir na Sociedade. E isso é uma questão cultural arraigada, como podem ver, desde o final de 1890. E nós permanecemos.

Desafio 19 - Estamos em 2008, sofrendo todos os prejuízos de uma cultura de idolatria do automóvel, talvez, tenha ocorrido de forma inconsciente, mas esse casamento do carro com o brasileiro, tem que se desfazer.

Desafio 20 - Percebemos uma evolução na frota veicular. De 98 para 2008, houve um crescimento absurdo de frota, em função das motocicletas, locomoção individual e extremamente perigosa.

Desafio 21 - Existem muitas facilidades para comprar a moto. E hoje vemos morrendo, no mínimo, dois a três motociclistas, só na cidade de São Paulo, todos os dias.

Desafio 22 – Quem trabalha com educação, chega um momento e pensa: o que eu estou fazendo, qual é o meu papel, quando vejo as pessoas ali, morrendo ao meu lado? A gente sente uma impotência tamanha, frente a essas questões, que dá vontade de desistir! Mas a gente não desiste. Tanto é que estamos aqui de novo!

Desafio 23 – As propagandas com as quais de maneira inconsciente, fomos bombardeados durante anos e ainda somos, para venderem carros. Então, é uma competição muito desleal da propaganda que estimula e incentiva o tempo todo a comprar um carro.

Desafio 24 - E, finalmente, a pergunta que todo mundo nos faz, que somos educadores: É a educação a solução para esse problema, para essas cidades entulhadas de carros e para esses acidentes horríveis que acontecem todos os dias, para o problema ambiental, que é gravíssimo? Enfim, todos os problemas relacionados ao trânsito? - Acredito que a resposta é "não". A educação não é a única solução.

Desafio 25 - Algumas questões que me incomodam pessoalmente e particularmente. Uma delas é a inconsistência nos dados estatísticos deste País.

Desafio 26 – Como consistir os dados em relação à frota?

Desafio 27 – Como consistir os dados em relação a vítimas fatais no trânsito do País?

Desafio 28 – Como identificar o público alvo de nossas ações educativas? É o velho, é a criança, é o jovem? Nós não temos estatísticas, não temos dados consolidados que subsidiem as nossas ações.

Desafio 29 – Como implementar as ações? Para quem?

Desafio 30 - Quem são os grandes causadores de acidentes, hoje? Sabemos que o álcool é um problema gravíssimo, sabemos dos jovens. Mas não sabemos por que, não sabemos como. A causa, os porquês nós não sabemos.

Desafio 31 - É imprescindível que tenhamos dados seguros, consistentes, para fundamentar o trabalho educativo.

Desafio 32 – Jamais desconectar a educação da fiscalização - nunca vai funcionar a educação sem fiscalização qualificada e eficiente.

Desafio 33 – Capacitar os Agentes de Trânsito porque são pessoas que às vezes passam num concurso e não têm formação específica. É a formação desses agentes e seus conhecimentos que vão fazer diferença na hora de uma abordagem.

Desafio 34 – São necessários fiscalização e campanhas permanentes.

Desafio 35 - Conseguir recurso financeiro para que as campanhas sejam permanentes e, sobretudo, avaliadas. Temos que ter um projeto, um programa nacional de campanhas de educação de trânsito, para que as pessoas sejam permanentemente bombardeadas, também, com campanhas educativas, e não só com propaganda de carros.

Desafio 36 – Valorizar a formação específica na área da Pedagogia e da Educação como base para a orientação da educação para o trânsito.

Desafio 37 – Superar esta visão de que todo especialista em trânsito, ou marketing é especialista em educação de trânsito. Todo mundo sabe como educar para o trânsito, sem pensar que Educação é uma ciência e que é importantíssimo que as pessoas tenham formação para falar em Educação também.

Desafio 38 – Colocar a imprensa na questão do trânsito, mas também exigindo que se disponibilize os recursos financeiros dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, das prefeituras, dos prefeitos, dos governadores, dos ministros todos devem se empenhar na aplicação real dos recursos necessários para a educação e fiscalização na área de trânsito.

Afirmativa 39 - Sem recurso é impossível educar, sobretudo num país de dimensão continental como o nosso.

Desafio 40 – A valorização do planejamento urbano, em termos de engenharia de trânsito, é fundamental também.

Desafio 41 – Desafios da educação de trânsito: Ampliar a visão reducionista que se tem da concepção da palavra trânsito. Não fixar apenas na capacitação do motorista.

Desafio 42 – Trânsito tem que ser visto como um direito de cidadania – direito de ir e vir, como a locomoção, coisa primordial na nossa vida e, talvez, a mais importante, esse direito que todos nós temos de ir e vir de um lugar ao outro.

Desafio 43 – Compreender trânsito como espaço social. Espaço público que é nosso e precisamos zelar. Poderemos iniciar a

desconstrução da visão "automobilica". Essa cultura automobilica que se instalou no nosso País.

Desafio 44 - Incentivar o uso do transporte coletivo, o uso da bicicleta, a prática do transporte solidário.

Desafio 45 – Superar a atual atitude da equipe do DFTrans de multar as pessoas que fazem o tal do transporte clandestino, carregando pessoas, sem identificar quem de fato está fazendo transporte solidário, que precisa ser incentivado.

Desafio 46 - A gente tenta falar sobre essa prática desse transporte solidário, hoje existem projetos em grandes cidades e aqui no DF multam sem saber, às vezes. Então, é importante também refletirmos sobre isso.

Desafio 47 - Desafios dos educadores: Formar valores, posturas, atitudes. Do mesmo jeito que falamos hoje, já se falava no tempo do bonde: "não desça na frente do ônibus." "Não atravesse fora da faixa." Precisamos mudar essa língua, porque isso não tem resolvido.

Proposta 48 – Lidar com as pessoas, procurando levar à reflexão, à análise e ao debate das questões, dando mais consistência ao trabalho educativo do que, simplesmente, entregarmos *folders* com receita pronta do que fazer.

Proposta 49 – Aprimorar o processo de formação de condutores. Considera-lo como um ato de responsabilidade. E parece que no nosso País é considerado como obrigação civil. Não existe lei alguma que diga que alguém tem que dirigir.

Proposta 50 - Implementar a educação de trânsito nas escolas, não para formar futuro motorista, mas para formar pessoas cidadãs que possam, de alguma maneira, mostrar e demonstrar atitudes de respeito ao próximo, atitudes de colaboração e solidariedade com o outro no espaço público.

Proposta 51 - O trânsito é o microcosmo mesmo da nossa Sociedade. E que as pessoas andam em momentos muito difíceis, o que acaba repercutindo no trânsito.

Proposta 52 – Refletir sobre se as pessoas são as únicas responsáveis pelos acidentes de trânsito, ou se há mais alguns responsáveis.

Proposta 53 – Precisamos refletir e caminharmos no sentido de trabalhar o trânsito voltado à ética e à cidadania, sobretudo quando o assunto é Educação, podemos transformar a realidade.

Afirmativa 54 – Não acredito que essa realidade possa ser transformada tão rápido, uma vez que a gente está aí há dois séculos com essa cultura. Mas eu acredito que pequenas ações, sobretudo desenvolvidas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, vão poder amenizar esse quadro que hoje se apresenta.

Afirmativa 55 - O nosso modelo de mobilidade, utilizado pelo mundo nos últimos dois séculos, gera três problemas básicos: i) deteriora muito agressivamente o meio ambiente; ii) consome muita energia; iii) e geram muitos acidentes de trânsito – mortos, feridos e alto custo emocional.

Afirmativa 56 – A ineficiência dos veículos é patente porque deslocamos de 1.500, 2000 quilos para carregar 70 a 100 quilos de peso útil.

Questão 57 - Como resolver estes problemas? Será que a educação resolve isso? Ou pode ajudar a resolver?

Proposta 58 – Precisamos aclarar o que é educação para o trânsito. Nem tudo é educação para o trânsito.

Questão 59 – Será falta de conhecimento e de educação para o trânsito que um motorista bêbado anda a 100 km por hora? Será por falta de educação para o trânsito que aquele outro, estaciona em cima da calçada? Agora, finalmente, o que é educação para o trânsito?

Questão 60 – Educar para o trânsito, quem? Se falamos de educação para criança é uma coisa, para idoso é outra coisa, para motorista é uma coisa, para o pedestre é outra coisa. Quem é que nós vamos educar?

Questão 61 – Onde e como vamos ensinar, finalmente? Que material utilizar? Com que recursos? Quem vai ensinar?

Questão 62 – São estas questões anteriores que antecedem à escolha da pedagogia necessária para transmitir o que precisa ser aprendido?

Questão 63 - Quem está qualificado para ensinar?

Questão 64 – Como acompanhar os resultados dessas ações de educativas.

Afirmativa 65 – Educação para o trânsito é um processo que consiste na aplicação de métodos próprios de desenvolvimento de idéias e atividades voltadas para assegurar que as pessoas utilizem a energia de forma racional – aí resolve um problema lá, começa a mitigar aquele problema – e eficiente, proteja o meio ambiente e apliquem técnicas, seja de direção defensiva etc. ou o que for, para que o trânsito seja harmônico e seguro.

Proposição 66 - Educação tem que vir para ajudar a resolver os problemas que o trânsito traz, tem que ser parceira, eventualmente, até, protagonista do processo, tem que estar na base.

Proposição 67 – Educação e repressão, andam juntas, ale da necessidade de se dar em um ambiente de bem construído pela engenharia de trânsito para a circulação.

Proposta 68 – Manter o controle dos resultados. Manter o controle sobre o consumo de energia, inclusive quanto à calibração dos pneus dos veículos,

Proposta 69 - Precisamos trabalhar a consciência ambiental, buscar o caminho certo. Definir prioridades. Definir a ordem dessas prioridades.

Proposta 70 – Precisamos construir um programa consistente de educação para o trânsito.

Proposta 71 – Devemos buscar a redução do número de feridos e mortos, mesmo que não consigamos reduzir o número de acidentes. Por exemplo, o uso do cinto de segurança, de capacete, de roupa de proteção reduziu o número de mortes, com o mesmo número de acidentes.

Proposta 72 - As prioridades universais, são: primeiro: reduzir as mortes; segundo, reduzir os feridos com lesões permanentes; reduzir as lesões de forma geral.

Proposta 73 – Proibir motociclista carregar gás na traseira da moto sem as devidas amarras.

Proposta 74 – É preciso reduzir os traumas psicológicos e reduzir os danos materiais. Ou seja, precisamos ordenar nossas prioridades. E precisamos, inclusive, tornar o trânsito mais harmônico para todos.

Afirmativa 75 – Em pesquisa com mais de 12 mil veículos no Guará, Ceilândia, Braslândia, Plano Piloto. São mais 12 mil observações. Menos de 8%, utilizam o cinto no banco traseiro; Em Braslândia, 25% dos motoristas usam o cinto; 75% não usam.

Proposta 76 – Ampliar a fiscalização do uso do cinto de segurança, buscando reduzir até 60 óbitos e reduzir a lesão em mais de mil pessoas no Distrito Federal por ano.

Afirmativa 77 – Em pesquisa sobre o uso de celular enquanto dirigindo: 89% admitiram já terem dirigido falando ao celular; e 11% mentiram. Foram entrevistados mais de 2 mil motoristas, em todas as cidades satélites. E 34% confessaram que ontem falaram. Ou seja, de cada 3 motoristas, 1 disse: ontem eu falei ao celular, dirigindo!

Proposta 78: Ampliar a fiscalização para conter o uso de celular enquanto dirige: São 500 mil motoristas dirigindo, sendo que um terço deles está com um aparelho no ouvido! A probabilidade de acidente, é grande.

Proposta 79 - Precisamos de programas de sensibilização. Falar ao celular aumenta 400% o risco de acidente. Ou seja, nós temos 150 mil motoristas, que falam ao celular, correndo muito mais riscos.

Proposta 80 - Não devemos descartar nenhuma forma possível de Educação. Precisamos fazer pesquisa e entender como é que nós vamos tocar no coração dos motoristas, dos pedestres e dos motociclistas, para que, cada um de nós, adote um comportamento seguro.

Proposta 81 – Que tipo de publicidade adotar? A gente não sabe o que toca no coração do brasileiro, do jovem, do adulto, do idoso! A gente não sabe como fazer! Nós não conhecemos como educar para o trânsito. Então, é preciso pesquisar, pesquisar, pesquisar, entender e agir. Este é o nosso desafio. Este é um grande desafio.

Proposta 82 – Temos que chamar a mídia para ser parceira - ou nós vamos continuar vivendo a catástrofe que nós estamos vivendo

no Brasil. Tem jeito de melhorar? Tem sim, mas cada um tem que fazer a sua parte.

Afirmativa 83 - Estamos discutindo educação, em diversos momentos, e uma frase que chamou bastante atenção, foi: "preste atenção ou pague o preço".

Afirmativa 84 - Hoje estamos pagando um preço. E esse preço é muito alto. É um preço que reflete a falta de preparo, a falta da preocupação com o crescimento da nossa frota, na falta de educação, na inadequação de muitas das nossas vias. E isso reflete a preocupação atual que nós temos e precisamos modificar.

Afirmativa 85 - O trânsito sempre foi uma necessidade básica do ser humano, de todo o sempre, inventou a roda lá na Idade da Pedra.

Proposta 86 - Estamos começando a questionar esses nossos modelos, modelos de ensino, modelos de transporte, modelos de educação. E, para questionar tudo isso, todos os que estudamos o trânsito,.

Proposta 87 – No estudo do trânsito há três vertentes de que não podemos abrir mão. São as vertentes da Educação, a da Engenharia e a do Esforço Legal.

Proposta 88 - A Educação trabalha o desenvolvimento de valores, posturas e atitudes. Então, sozinho não se tem como fazer isso. A engenharia trabalha a engenharia viária, a engenharia automobilística e, o esforço legal vem com as normas, com a aplicação e a fiscalização.

Proposta 89 – Temos que perguntar. Por que não têm mais policiais militares agindo na parte de trânsito? Na faixa de pedestre, etc.

Proposta 90 – Restaurar as competências da Polícia Militar que foram suprimidas no CTB – que são elencadas no art. 23 – reduzidas a uma só: "Fazer fiscalização de trânsito quando e mediante convênio."

Afirmação 91 - A Polícia Militar não é obrigada mais a cumprir e fazer cumprir a legislação. A Polícia Militar não faz mais estatísticas de acidentes, estatísticas de atendimento. A Polícia Militar não pode nem se integrar com os demais órgãos de trânsito, porque não é uma competência prevista no CTB atual.

Afirmção 92 – No entanto, nossa Constituição estabelece que *“é competência das Polícias Militares a polícia ostensiva, a preservação antes do crime”*. A Lei Orgânica do Distrito Federal aumenta um pouco mais, aborda as modalidades de policiamento, tanto rodoviário, quanto a do trânsito urbano. Mas o nosso Código de Trânsito não permite que a Polícia Militar atue, de maneira completa, na área de trânsito.

Afirmção 93 - A maioria dos Estados já observou que tal postura não cabe mais, não se coaduna com a missão das polícias militares em preservar vidas e educar e fazer realmente diferença nesta Sociedade que nós integramos.

Proposta 94 – Trazemos esta inquietação. Trânsito seguro é direito de todos. Mas por que é só dever das entidades do Sistema Nacional de Trânsito? O Código de Trânsito escreveu isso no § 2º do art. 1º. *“É dever dos órgãos de trânsito garantir um trânsito seguro.”* Será que não é meu dever como condutor, como pedestre e como motociclista?

Proposta 95 – Evitar transformar em números frios a tragédia de trânsito que se abate sobre um pai, um filho, uma mãe, um marido, uma esposa, para trabalharmos quantidade de policiamento, para um determinado evento, aquela pessoa tem uma história. E a Polícia Militar não pode ser colocada à parte em toda essa questão, apesar de vivenciá-la.

Proposta 96 – Carro, não é mais um bem de elite é motivo de conflito diário de interesses que o trânsito reflete. A fiscalização se preocupava mais com aspectos de prevenção do que com a questão criminal. Não existia ação da política no aspecto educativo.

Afirmativa 97 - No final dos anos 90, a Polícia Militar do Distrito Federal comprou uma idéia. Foi chamada de inovadora e, com o apoio da mídia local, com o apoio dos órgãos de trânsito, resolveu colocar em prática o respeito à faixa de pedestre.

Afirmativa 98 – A polícia militar do Distrito Federal fez a contagem regressiva e no dia 1º de abril de 1997, o Dia da Mentira, representando os 40 anos depois da promulgação do antigo Código Nacional de Trânsito, fez cair por terra o mito de que a população não suporta ser educada no trânsito e fez cumprir o respeito à faixa de pedestre, que todos hoje nos orgulhamos.

Proposta 99 – Mostramos que temos condições de fazer obedecer as leis do trânsito, de implantar cidadania em nossa região, e todo brasileiro, todo cidadão do Distrito Federal tem orgulho quando visita algum outro local e, até mesmo por reflexo condicionado, pára na hora de uma travessia de pedestre.

Proposta 100 – A PM precisa do amparo legal para atuar. Embora no Anexo 1, os Conceitos e as Definições do Código, a definição de policiamento e de fiscalização. O Anexo 1, que faz parte desta mesma Lei nº 9.503, continua nos cobrando essa atuação.

Proposta 101 – A PM só pode fazer fiscalização quando tiver convênio. Mas o policiamento, as polícias militares, apesar de terem retraído sua atuação, na maioria dos Estados, passando a se preocupar mais com crimes dolosos contra a vida, crimes que dizem respeito ao patrimônio, as polícias militares têm a obrigação, o dever moral de preservar vidas. E elas continuam fazendo isso.

Questão 102 - Mas só a fiscalização basta? Só o policiamento basta? É lógico que não. Precisamos da Educação, da Engenharia.

Questão 103 – A Fiscalização, por melhor que seja, por infinitos que sejam os seus agentes, não servirá para nada, se não tivermos o objetivo de exercer o direito de ir e vir.

Afirmativa 104 - A fiscalização pode até ser causa de acidente quando o condutor se assusta, ao ver o agente de trânsito seja ele de demonstração, seja de policiamento, e pelo ato reflexo joga o celular num canto, puxa o cinto de segurança, etc. Como se a fiscalização fosse para demonstrar que está certo para o agente de trânsito, para evitar multas.

Afirmativa 105 - A fiscalização é para preservar vidas. E ninguém vai enganar um agente de trânsito, quando deixa cair o celular, ou finge que está coçando o ouvido, puxa o cinto de segurança devagarzinho para colocar. Quem está sendo enganado. Quem é que vai morrer. É o infrator.

Desafio 106 - Enquanto fiscalização, precisamos melhorar muito.

Desafio 107 - Precisamos transmitir a consciência de que nas rotatórias, se porventura existir alguma retenção, devem ser deixadas livres. Na rotatória a educação é o ponto chave. Numa travessia de pedestre, o Código já estabelece, os veículos de maior porte têm responsabilidade pelos de menor porte e, todos juntos, os veículos são responsáveis pela segurança do pedestre.

Proposta 108 – No modelo de Brasília, a Educação é o ponto chave, o respeito ao outro era o ponto chave para que possamos circular na cidade, tanto que não era para ter semáforos aqui. Semáforo hoje regula o trânsito, mas é o primeiro indício da falta de educação.

Proposta 109 – Precisamos diminuir o número de semáforos. Semáforo e fiscalização precisamos enquanto não atingimos essa maturidade, no sentido de respeitarmos uns aos outros nos seus espaços.

Desafio 110 – As metas da Política Nacional de Trânsito. Quanto aos quesitos têm metas estabelecidas, as primeiras venceram em 2006; as próximas vencem em 2010, e as últimas, em 2014. E ninguém pensava em executar, em fazer a Copa do Mundo. Hoje, todo planejamento é direcionado para esta questão.

Desafio 111 - Vale ressaltarmos como meta da PM no DF: Até 2010, teremos que abordar 20% dos veículos, para verificar a sua situação. Temos ainda um percentual de 10% de veículos não-licenciados, para atingir até 2010.

Proposta 112 – O cidadão tem que ter a certeza de que vai ser fiscalizado. Ele deve ter consciência e saber que, será fiscalizado, certamente, vai parar em um ponto de bloqueio e se não cumprir suas obrigações vai ter o seu veículo retido.

Desafio 113- Temos que reduzir nosso índice de mortos por 100 mil habitantes, que está em 17 por 100 mil habitantes, para no máximo 14 por 100 mil habitantes.

Afirmativa 114 - A Polícia Militar tem feito através do BPTTran e da Companhia de Polícia Rodoviária que são as unidades especializadas que cuidam da parte de policiamento urbano e rodoviário a fiscalização, controlado eventos, verificado policiamento para corridas. Atuando tanto no aspecto preventivo, como educativo.

Afirmativa 115 – Nossa fiscalização retirou este ano cerca de 500 condutores de circulação, autuados só por terem consumido bebida alcoólica e dirigido depois. É muito pouco no nosso universo. Mas 500 condutores, num período de quatro, cinco meses, quando realmente intensificamos essa fiscalização, mostra o quanto nós temos que fiscalizar.

Afirmativa 116 - Na parte educativa, agilizamos o policiamento, inclusive, de pontos que consideramos críticos, para evitar os engarrafamentos.

Afirmativa 117 - Na parte de segurança, faço questão de lembrar que, como dado estatístico, o ano passado, a CPRV teve um aumento de 67% em seus flagrantes, 13% no número de veículos furtados ou roubados e recuperados; e 11% no aumento dos condutores presos, por estarem dirigindo embriagados. Este ano, nós vamos ter o dobro, no mínimo.

Propostas 118 - Temos a meta de capacitar um terço (1/3) dos policiais militares, para fiscalização de trânsito até 2014, ou seja, cerca de 6 mil homens, para atuarem na parte de trânsito.

Afirmativa 119 - Hoje fazemos isso com cerca de 3 mil. É pouco. Mas, segundo a relação da ONU, estabelecida para fiscais de trânsito, um a cada mil veículos, nós atenderíamos a isso daí com sobra, nós preservaríamos mais vidas. E nós pretendemos chegar, em 2014, com cerca de 12 mil homens prontos para atuarem na área de trânsito. Seria em torno de 70% do nosso efetivo.

Proposta 120 – Avançarmos nas gestões no sentido de criar e implementar o Batalhão de Polícia Rodoviária, com policiais técnicos, especializados e voltados para a área de fiscalização e policiamento de trânsito nas rodovias.

Proposta 121 - Lembro que a Companhia de Polícia Rodoviária, no dia 20 de junho, completará 20 anos de existência, e não somos ainda um batalhão. Precisamos nos transformar em Batalhão, porque só assim seremos mais especializados, contribuindo da melhor maneira para reduzir o número de acidentes.

Proposta 122 – Continuar a fazer contatos com diversos órgãos, principalmente os órgãos de trânsito, no sentido de equipar os postos policiais para a fiscalização inteligente. Isso vai garantir melhor

fluidez, uma vez que faremos as abordagens naqueles veículos que realmente estiverem irregulares.

Proposta 123 - Modificar o atual Código de Trânsito Brasileiro quanto as competências da Polícia Militar junto ao CTB. Buscando a integração com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Proposta 124 - Preservar o nosso pioneirismo no Distrito Federal como instituição que implanta cidadania do trânsito, porque o local onde se começou a cobrar, a pedir e a população respondendo que era capaz de usar o cinto de segurança no banco da frente – anda temos que evoluir. Temos que passar a usar no banco de trás – e conseguimos implementar a faixa de travessia ao pedestre, o respeito ao pedestre. Provamos que não é impossível.

Proposta 125 – Precisamos responder ao sentimento comum inquestionável de impunidade que atormenta familiares e amigos de vítimas no trânsito.

Afirmativa 126 - A ONU instituiu o Dia Internacional à Memória das Vítimas de Trânsito, o terceiro domingo do mês de novembro.

Proposta 127 – Reforçar a ação do Judiciário que tem firmado entendimento no sentido de aplicar penas mais duras para responsáveis por tragédias. Matar no trânsito, pode se considerar crime doloso qualificado, com pena variando de 12 a 30 anos, em regime fechado.

Proposta 128 – Atuar com mais rigor na faixa etária com maior intensidade dos acidentes: os jovens.

Afirmativa 129 - A via penal, não é suficiente. O Direito Penal é a última *ratio*, o último recurso da Sociedade, para punir o comportamento que não se conseguiu evitar.

Afirmativa 130 – Reforçar o convencimento das próprias pessoas sobre suas responsabilidades na vida social. O que muda o trânsito é a consciência, o que cria a consciência é a educação. A educação para o trânsito deve ser uma medida inarredável.

Afirmativa 131 - Os mecanismos de controle crescem em proporção aritmética, enquanto que, a violência no trânsito, em

proporção geométrica. Requerendo medidas administrativas adequadas. A fiscalização deve ser ostensiva, mas, sobretudo, a Educação para o Trânsito deve ser uma medida de extrema prioridade.

Proposta 132 - O debate é de absoluta valia. É preciso que a Sociedade não fique desassistida, de modo que as angústias sociais não percam sua ressonância nas instâncias decisórias. É preciso que as decisões sejam tomadas dentro de uma racionalidade e da proporcionalidade, para que não sejam depois maculadas pela pecha da inconstitucionalidade.

Proposta 133 - É importante observar os três pilares fundamentais que discutem e sustentam a questão do trânsito: a Educação, a Engenharia e o Esforço Legal.

Afirmativa 134 - Um trânsito calmo e harmonioso estabelece um ambiente de civilidade e de respeito. O crescimento da população urbana e da frota de veículos tendem a agravar, cada vez mais, a situação do trânsito.

Proposta 135 – Aumentar a segurança dos alunos no caminho das escolas assimilando a percepção das crianças e captar essa percepção quanto ao risco do trânsito no seu trajeto par a escola. Em seguida tomar emprestado os olhos da criança, para que ela própria nos diga onde é que estão os problemas no caminho entre a escola e a casa. Elas é que vão nos dizer. É quase como uma anamnese de um médico. Depois, dentro da escola, dar as informações, para que essas crianças reconheçam e se protejam dos riscos do trânsito. Em seguida os técnicos farão com o diagnóstico das crianças, o reconhecimento do entorno e dos trajetos das crianças e vão ver onde é que estão os riscos e como resolver esses riscos, como reduzi-los.

Proposta 136 - A Policia Militar tem sua formação mais voltada para a repressão e controle porque a lei deve ser cumprida por todos, e, embora o trânsito requeira uma formação mais especializada, o discernimento, do policial e sua capacidade de trabalhar com a interpretação das leis e a sua aplicação demonstram a necessidade de aliança ente o policial e o agente de trânsito dando condições, de efetuar um serviço, cada vez de maior qualidade, para a nossa população do Distrito Federal.

Proposta 137 – Dar uma imensa prioridade aos estudos para a definição das causas dos acidentes, fatores geradores de riscos, para subsidiar o planejamento das ações de educação, fiscalização e

engenharia de trânsito, se não soubermos o que acontece e onde acontece, não sabemos o que fazer. Então, é prioridade máxima.

Proposta 138 – Direcionar o trabalho educativo para os jovens cujas estatísticas mostram que em 2006 46,6% das mortes, ocorrem com jovens nas estradas.

Desafio 139 - O DENATRAN assume o compromisso de hoje, na ação da nossa coordenação, no Projeto de Capacitação de Profissionais de Trânsito, para capacitar 2 mil profissionais da PM aqui em Brasília, no ano que vem, com todo o material, trocando idéias sobre o que vocês querem fazer de cronograma de execução, enfim. Nós, no DENATRAN, podemos assumir esse compromisso com vocês, para o ano de 2009 e 2010

Capítulo 7 : A Imprensa e o Trânsito em Brasília.

Proposta 1 – Reciclar jornalistas e autoridades de trânsito para que se atualizem sobre a nova realidade do trânsito de Brasília.

Proposta 2 – Alterar o horário de transmissão do programa “Voz do Brasil”, programa oficial do Governo Federal, que em Brasília vai ao ar de 19h às 20h, justamente no horário de grande movimento no trânsito da cidade. As emissoras de rádio privadas poderiam usar esse horário para dar informações sobre as condições do trânsito.

Proposta 3 – Melhorar a qualidade das informações passadas pelas autoridades de trânsito às emissoras de rádio sobre as condições de tráfego e ocorrências de acidentes nas vias do DF. As informações devem ser mais precisas e rápidas. Exemplo: se ocorre um acidente na EPTG, informar o local exato, o que pode orientar os ouvintes-motorista a buscar vias alternativas.

Proposta 4 – As autoridades de trânsito, ao passar informações às emissoras, devem informar o nome exato das vias, e não se limitar a dar o sigla da via. Exemple: em vez de apenas EPTG, informar que a via chama-se “Estrada Parque Taguatinga-Guará”.

Proposta 5 – Em caso de congestionamento, as autoridades de trânsito devem informar às emissoras quais as vias alternativas para que os motoristas evitem o engarrafamento.

Proposta 6 – O SIADI deve permitir que os veículos de comunicação acompanhem o trabalho de monitoramento das vias para que as emissoras possam transmitir informações sobre o trânsito em tempo real.

Proposta 7 – O SIADI deve ser mais ágil na transmissão de informações às emissoras de rádio sobre acidentes ocorridos nas vias.

Proposta 8 – O GDF deve ampliar o sistema de monitoramento eletrônico das vias, aumentando o número de câmeras de vídeo que monitoram o trânsito. Deve-se permitir a presença de jornalistas na Central de Monitoramento para que dêem informações de trânsito ao vivo.

Proposta 9 – O Detran deve fazer parceiras com veículos de comunicação, especialmente emissoras de rádio, para ampliar a

divulgação de informações sobre as condições do trânsito na vias do DF, em todos os horários, principalmente nas horas de maior movimento de veículos.

Proposta 10 – Cooperativas de Táxi podem fazer parcerias com o Detran, Corpo de Bombeiros, PM e emissoras de rádio para dar informações mais rápidas sobre as condições de trânsito e acidente ocorridos nas vias em que estejam trafegando.

Proposta 11 – Os órgãos policiais e de trânsito devem melhorar a relação com os veículos de comunicação, qualificando os servidores que prestam informações à imprensa.

Proposta 12 – A autoridade policial ou de trânsito responsável pela equipe que atende uma ocorrência, deve ser preparada para prestar informações precisas, completas e rápidas aos veículos de comunicação.

Proposta 13 – O GDF deve restringir a circulação de veículos pesados em horário de pico nas vias de maior movimento.

Proposta 14 – O GDF deve fixar horários para atividades de carga e descarga de caminhões nas quadras comerciais do Plano Piloto.

Proposta 15 – O Detran deve aumentar a presença de agentes de trânsito nas ruas, inclusive para ajudar na fluidez do tráfego.

Proposta 16 – Os órgãos de trânsito devem impedir que vans transportem passageiros em pé.

Proposta 17 – O GDF deve acelerar a conclusão das obras previstas no projeto Brasília Integrada.

Proposta 18 – O GDF deve aumentar o número de vagões do metrô.

Proposta 19 – O GDF deve aumentar o número de vagões do metrô.

Proposta 20 – O GDF deve ampliar as vagas nos estacionamentos públicos.

Proposta 21 – Motoristas não deveriam ser multados quando seus veículos estiverem estacionados irregularmente por falta de vaga

em estacionamento público, especialmente em áreas de grande movimento, como o Setor Comercial Sul.

Proposta 22 – As emissoras de rádio deveriam criar programas exclusivos sobre trânsito, a exemplo do que estaria planejando fazer a CBN.

Proposta 23 – Democratizar informações sobre trânsito utilizando, para isso, os veículos de comunicação.

Proposta 24 – As autoridades de trânsito devem buscar o apoio da Imprensa para melhorar o trânsito do DF.

Proposta 25 – O GDF e a Imprensa deveriam fazer parcerias para melhorar e ampliar o conhecimento dos jornalistas sobre as questões relacionadas ao trânsito, uma vez que trânsito é um tema abrangente, que envolve diversos segmentos e que está cada vez mais complexo.

Proposta 26 – As instituições de ensino superior devem oferecer cursos de especialização em Ciência do Trânsito para formar jornalistas.

Proposta 27 – As autoridades de trânsito devem ser mais pacientes ao atender os jornalistas.

Proposta 28 – As informações sobre trânsito, inclusive dados estatísticos, devem ser passados à imprensa com maior transparência, de forma rápida e sem privilegiar veículos.

Proposta 29 – As autoridades devem dar respostas imediatas sobre medidas tomadas para solucionar problemas de trânsito divulgados pela imprensa. A demora ou a falta de resposta passaria a impressão que a autoridade ou está sendo omissa ou é irresponsável ou não tem competência para a função.

Proposta 30 – Integrar as ações dos órgãos do GDF para solucionar problemas pontuais e emergenciais denunciados pela Imprensa.

Proposta 31 – O GDF e a Imprensa devem fazer parceria para solucionar os problemas da comunidade.

Proposta 32 – Usar os veículos de comunicação, em especial a televisão, para educar condutores e pedestres sobre as leis, comportamentos e responsabilidade que cada um deve ter no trânsito.

Proposta 33 – Criar políticas públicas que estimulem o transporte ciclístico e criar estrutura para que a população passe a usar a bicicleta, especialmente em deslocamento de curta distância.

Proposta 34 – Criar, nas áreas comerciais, prédios governamentais, centros esportivos e shoppings, bicicletários públicos.

Proposta 35 – Todos, cidadãos, Governo, Judiciário, Legislativo, Imprensa têm a obrigação de colaborar para melhorar o trânsito da cidade.

Proposta 36 – Buscar soluções para o trânsito respeitando o tombamento de Brasília.

Proposta 37 – Promover debates com a comunidade antes que sejam tomadas medidas polêmicas em relação ao trânsito, como reabrir o Eixão para o tráfego de veículos nos fins de semana e feriados.

Proposta 38 – Estudar soluções para áreas com graves problemas de estacionamento, como a Explanada dos Ministérios.

Proposta 39 – Em áreas específicas, como a Esplanada dos Ministérios, estudar a viabilidade de se criar faixas exclusivas para ônibus, estimular o uso de bicicleta e adotar o transporte solidário.

Proposta 40 – Os radares eletrônicos devem ser utilizados também para educar os condutores.

Proposta 41 – Promover parcerias entre os órgãos de Trânsito e os veículos de comunicação para qualificar a cobertura da imprensa local em relação ao trânsito.

Proposta 42 – Os veículos de comunicação devem ir além do factual na cobertura sobre trânsito, buscando explicar as causas das ocorrências, como acidentes com morte, a exemplo o que já estaria sendo feito pelo “Correio Braziliense”.

Proposta 43 – A sociedade deve ser conscientizada de que o trânsito é um patrimônio que precisa ser cuidado, preservado, mantido e melhorado por todos nós. E isso não cabe apenas ao Governo, é

preciso que cada um tenha a motivação para colaborar, para melhorar o trânsito no nosso País.

Proposta 45 – O Governo, ao adotar medidas punitivas, como proibir venda de bebidas alcoólicas nas rodovias, deveria, simultaneamente, melhorar as condições das estradas, solucionando problemas como a conservação e sinalização das pistas.

Proposta 46 – O GDF deve melhorar a sinalização das vias e a qualidade do asfalto, inclusive para que resistam às chuvas.

Proposta 47 – Os Conselhos Comunitários devem buscar parcerias com os veículos de comunicação para ajudar a resolver problemas de trânsito.

Proposta 48 – Os veículos de comunicação devem ser estimulados a promover debates sobre questões de trânsito.

Proposta 49 – O GDF deve melhorar os serviços públicos, especialmente os de transporte, ao promover grandes eventos, como os festejos do aniversário de Brasília.

Proposta 50 – Nos grandes eventos comemorativos, o GDF deve fazer parceira com a imprensa para prestar informações sobre os serviços e evitar distúrbios caso serviços como o transporte gratuito venham a apresentar falhas.

Desafio 51 - Que o Governo do Distrito Federal, a partir deste Seminário, tenha mais condições para promover políticas públicas que venham a equacionar o desafio desse milhão de veículos que nos foi apresentado.

Desafio 52 - As soluções que dependerem, exclusivamente, do DETRAN, serão implementadas algumas surpreendem pela simplicidade e que trazem solução.

Desafio 53 – Vamos juntos, sociedade, imprensa e governo reiniciar um novo movimento pela Paz no Trânsito. Vamos ultrapassar os 25 mil participantes na nova manifestação?